

**CARACTERIZACIÓN SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL DE LOS ASOCIADOS A
FUNDECONDUCOL UBICADOS EN EL AREA METROPOLITANA DE
BUCARAMANGA**

JOSÉ MAURICIO CALDERÓN CALDERÓN



**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL
BUCARAMANGA**

2009

**CARACTERIZACIÓN SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL DE LOS ASOCIADOS A
FUNDECONDUCTOL UBICADOS EN EL AREA METROPOLITANA DE
BUCARAMANGA**

JOSÉ MAURICIO CALDERÓN CALDERÓN
Informe Mejorado para optar al título de
Trabajador Social

Directora
INÉS VALBUENA VANEGAS
Trabajadora Social



UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL
BUCARAMANGA

2009

AGRADECIMIENTOS

A Dios, que nunca me abandono cuando mas lo necesite.

A mis Padres José y María Eugenia, por su apoyo incondicional y sus excelentes consejos en el momento oportuno.

A mis Abuelitos Alcides y Santos, que me acompañaron desde el cielo.

A mi Hermano Juan Sebastián, por escucharme siempre.

A mi Rosita, por su apoyo absoluto.

A toda mi familia, por creer en mis capacidades.

A mis amigos de la infancia Sergio, Luis Carlos, Edinson, sin su ayuda esto no sería posible.

A la UIS, por darme la oportunidad de estudiar y ser un egresado más de la mejor universidad del país.

A mi amiga del colegio luz, por su apoyo desinteresado.

A mis compañeros Deisy, Emmanuel, por sus orientaciones oportunas.

A la profesora Inés Valbuena, por su paciencia y dedicación.

En general a todas las personas que de una u otra manera me ayudaron a conseguir este logro.

A todos mil Gracias.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	14
1. MARCO REFERENCIAL	17
1.1. DESARROLLO A ESCALA HUMANA - MAFRED MAX NEEF	17
1.2 TEORÍA DE GRUPOS	21
1.2.1 Grupo Familiar.	24
2. CONTEXTO DE LA EXPERIENCIA	27
2.1. CONTEXTO NORMATIVO DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA	27
2.1.1 Marco legal del Transporte en Colombia.	27
2.1.2 Contexto Histórico del Transporte de Carga y Pasajeros en Colombia.	28
2.1.3 Contexto Actual.	32
2.1.4 Contexto Normativo de la Fundación.	35
3. CARACTERIZACIÓN DE LA INSTITUCIÓN	38
3.1 MARCO INSTITUCIONAL	38
3.1.1 Misión.	39
3.1.2 Visión.	39
3.1.3 Políticas institucionales.	40
3.2 POBLACIÓN	41
4. CARACTERIZACIÓN SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL DE LOS ASOCIADOS A FUNDECONDUCOL UBICADOS EN EL AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA	43

4.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	43
4.1.1. Planteamiento del Problema.	43
4.1.2. Formulación del Problema de Investigación.	45
4.2 OBJETIVOS	45
4.2.1 Objetivo General.	45
4.2.2 Objetivos Específicos	46
4.3. JUSTIFICACIÓN	46
4.4. DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN	48
4.4.1. Tipo de Investigación.	48
4.4.2. Población.	48
4.4.3. Muestra.	48
4.4.4. Técnicas de Recolección de Datos.	51
4.5. OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES	54
5. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN	57
5.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-FAMILIARES QUE INFLUYEN EN EL DESEMPEÑO LABORAL DE LOS ASOCIADOS	58
5.2. FORTALEZAS Y/O ALTERNATIVAS QUE POSEEN LOS ASOCIADOS DE FUNDECONDUCOL PARA SU DESARROLLO LABORAL	75
5.3 BENEFICIOS QUE OFRECE FUNDECONDUCOL A LOS ASOCIADOS PARA SU DESARROLLO SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL	89
6. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN PROFESIONAL CREACIÓN DEL ÁREA DE TRABAJO SOCIAL EN FUNDECONDUCOL	95
6.1 JUSTIFICACIÓN	95
6.2 OBJETIVOS	96

6.2.1	Objetivo General.	96
6.2.2	Objetivos Específicos.	96
6.3	REFERENCIA TEÓRICA DE LA PROPUESTA	96
6.4	POBLACIÓN SUJETO DE INTERVENCIÓN	97
6.5	DESCRIPCIÓN DEL CARGO	97
6.5.1	Propósito Principal Del Cargo.	97
6.5.2	Funciones Generales Del Cargo.	98
6.5.3	Funciones Específicas Del Cargo De Trabajo Social.	99
6.5.4	Perfil.	100
6.6	PROCESO DE IMPLEMENTACION DEL ÁREA DE TRABAJO SOCIAL	101
6.6.1	Exposición.	101
6.6.2	Asignación de espacio físico.	101
6.6.3	Promoción.	101
6.7	ASPECTOS INNOVADORES Y EXITOSOS DE LA PROPUESTA	101
6.8	DESAFIOS Y OPORTUNIDADES	102
6.9	RECURSOS	102
6.10	PRESUPUESTO	103
7.	CONCLUSIONES	104
8.	RECOMENDACIONES	106
	BIBLIOGRAFIA	108
	ANEXOS	111

LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Tipología familiar.	59
Gráfico 2. Estado civil asociados.	60
Gráfico 3. Numero de hijos.	61
Gráfico 4. Edad del conductor.	62
Gráfico 5. Escolaridad del conductor.	63
Gráfico 6. Ocupación de la cónyuge y/o compañera.	64
Gráfico 7. Escolaridad de los hijos.	65
Gráfico 8. Ocupación de los hijos.	66
Gráfico 9. Tiempo Libre.	68
Gráfico 10. Proyectos de Vida Familiar.	69
Gráfico 11. Tipo de Ocupación de la Cónyuge.	72
Gráfico 12. Tenencia de vivienda.	74
Gráfico 13. Problemas de Salud.	77
Gráfico 14. Vinculación EPS.	80
Gráfico 15. Vinculación ARP.	80
Gráfico 16. Entidades Cotización Pensión.	81
Gráfico 17. Desarrollo de habilidades y conocimientos.	85
Gráfico 18. Capacitación.	86
Gráfico 19. Problemas en desarrollo del Trabajo.	88
Gráfico 20. Programas de la Fundación.	92
Gráfico 21. Opciones que FUNDECONDUCOL Para mejorar las Condiciones de Vida.	93

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1 Matriz de Necesidades y Satisfactores.	20

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
ANEXO A. LEY 769 DE 2002	110
ANEXO B. DECRETO NÚMERO 176 DE 2001	134
ANEXO C. FORMULARIO 1/08 – ASOCIADOS	142
ANEXO D. FORMULARIO 2/08 – REPRESENTANTE LEGAL	147
ANEXO E. FICHA - DIARIO DE CAMPO	149
ANEXO F. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES	148

RESUMEN

TITULO: CARACTERIZACIÓN SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL DE LOS ASOCIADOS A FUNDECONDUCOL UBICADOS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA.*

AUTOR: JOSÉ MAURICIO CALDERÓN CALDERÓN**

PALABRAS CLAVES: Investigación descriptiva, Desarrollo a Escala Humana, El Transporte en Colombia, Aspecto socio-familiar, Dinámica familiar, Componente laboral, Relación asociados- FUNDECONDUCOL.

DESCRIPCIÓN:

Para movilizar personas y bienes, se utilizan vehículos de transporte público colectivo, individual, masivo, de carga y/o especial. Esa movilidad, es posible gracias a que necesariamente, al frente de cada vehículo según su modalidad, se encuentra una persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operarlos.

El conductor representa un eje esencial en la actividad diaria de la nación y su participación directa en ese ramo fundamental de la economía, como es la industria del transporte, la cual le inyecta al país diariamente miles de millones de pesos y sobre la que derivan su sustento muchos de las familias que habitan el Área Metropolitana de Bucaramanga.

En este contexto, la Fundación de Conductores de Colombia –FUNDECONDUCOL–, dentro de la labor asumida por ésta y a petición de la misma, se determinó la relevancia de realizar una práctica profesional del área de Trabajo Social, a fin de lograr un acercamiento a la población -asociados-, a través de una investigación de carácter descriptivo, mediante una caracterización socio-familiar y laboral de los conductores ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

El documento contiene las bases teóricas, conceptuales y metodológicas sobre las que se fundamenta la propuesta de intervención como parte del ejercicio académico de la práctica profesional en el área de investigación.

Finalmente, se presenta una propuesta de intervención profesional con la que se busca implementar el quehacer profesional en esta importante área de servicio, que requiere de la disponibilidad de un profesional capacitado que ejecute y amplíe las acciones institucionales que se vienen realizando actualmente y que permita entrar a influir de manera positiva en las decisiones que se tomen para mejorar los servicios prestados por FUNDECONDUCOL.

* Trabajo de investigación.

** Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Trabajo Social. Director, Inés Valbuena Vanegas

ABSTRACT

TITLE: CHARACTERIZATION SOCIO-LABOR, FAMILY AND ASSOCIATES TO FUNDECONDUCOL LOCATED IN THE METROPOLITAN AREA OF BUCARAMANGA.*

AUTHOR: JOSÉ MAURICIO CALDERÓN CALDERÓN**

KEY WORDS: descriptive research, Human Scale Development, Transportation in Colombia, Aspect socio-family, family dynamics, Component labor, FUNDECONDUCOL Relationship partners.

DESCRIPTION:

To mobilize people and goods, are used public transport vehicles collective, individual, mass, charge and / or special. Such mobility is possible since necessarily at the front of each vehicle depending on their form, is a person qualified and trained technically and theoretically to operate.

The driver is a priority area in the daily activity of the nation and its direct involvement in this vital sector of the economy, as is the transportation industry, which is injected daily into the country billions of pesos and on which derive their livelihood of many families living in the Metropolitan Area of Bucaramanga.

In this context, the Foundation of Colombia, FUNDECONDUCOL conductors, within the work already undertaken by this request, we determined the importance of conducting a professional practice in the area of Social Work, in order to achieve a rapprochement with the population-associated, through an investigation of descriptive nature, a characterization by socio-working and family of drivers located in the metropolitan area of Bucaramanga, to obtain information supporting the systematic development of programs and initiatives within the institution.

The document contains the theoretical, conceptual and methodological bases on which the proposed intervention as part of the academic exercise of professional practice in the area of research, policy context of transport in Colombia, the institutional framework, the outline investigative and the results of research and analysis taking into account demographic variables, participation, employment, family dynamics, among others.

Finally, a proposal for professional intervention with which it seeks to implement the agenda of business in this important area of service, which requires the availability of a trained professional to run and expand the institutional actions that are currently under way and that allows entry to make a positive influence on the decisions taken to improve the services provided by FUNDECONDUCOL

* Research work.

** Faculty of Humanities, School of Social Work. Director Inés Valbuena Vanegas.

INTRODUCCIÓN

El gremio de los transportadores de carga y pasajeros es esencial en la economía nacional dada la actividad desarrollada; sus integrantes tienen constante contacto directo y personal con los usuarios del servicio, y este tipo de interrelación desafortunadamente no se ha acompañado de programas y estrategias investigativas.

En el año 2007, se constituye en la ciudad de Bucaramanga FUNDECONDUCTOL, una organización civil sin ánimo de lucro, cuyo objeto social es propiciar el crecimiento integral del afiliado, ofreciendo espacios para su formación técnica e integral.

Dentro de la labor asumida por dicha Fundación y a petición de la misma, se determinó la relevancia de realizar una práctica profesional del área de Trabajo Social, a fin de lograr un acercamiento a la población -asociados-, a través de una investigación de tipo transeccional descriptiva, mediante una caracterización socio-familiar y laboral de los conductores ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga, para obtener información que apoye el desarrollo sistemático de programas e iniciativas al interior de la institución.

A partir del análisis de la información obtenida en el proceso investigativo, se obtendrán elementos que permitirán establecer la pertinencia e idoneidad de la propuesta diseñada y generada en la Fundación, la que estará fundamentada en teorías y metodologías humanistas que contribuyan al desarrollo humano de los conductores vinculados a la Fundación.

La investigación se divide en seis capítulos. En el capítulo uno se encuentra las bases teóricas, conceptuales y metodológicas sobre las que se fundamenta la propuesta de intervención como parte del ejercicio académico de la práctica profesional en el área de investigación. De igual forma, en este primer apartado se establece el desarrollo humano como eje temático de investigación, dado que esta experiencia parte de la Teoría de Desarrollo a Escala Humana, del chileno Mafred Max Neef, y de los teóricos de Grupo Homas, Mcdougall y Cooley, para que integrando estos componentes, se puedan tener elementos básicos de análisis.

En el segundo se ubican, en el contexto nacional, las leyes que rigen el transporte en Colombia, dejando clara la situación legal actual en la estructura existente. Aunque el marco legal del transporte de carga y pasajeros en Colombia es muy amplio y exigente. La realidad histórica y actual del gremio transportador -por su problemática-, requiere ejercicios de investigación y propuestas estratégicas, que busquen mejorarlo, en especial el servicio que se presta a la comunidad.

El capítulo tercero, recoge información concerniente a FUNDECONDUCOL, es decir, se incluyen aspectos organizativos, Misión, Visión, estructura funcional, y todas las áreas en las que presta servicios.

El cuarto, esboza la caracterización de la experiencia profesional que se desarrolló durante el primer semestre de 2008 en FUNDECONDUCOL; se organiza todo el esquema investigativo, dado que la Fundación como institución pionera y reciente requiere fundamentarse en estos ejercicios de conocimiento, pues le permiten caracterizar a los asociados, para que su accionar sea certero y eficaz, y a la vez se posibilite la consolidación y expansión de la misma.

En el quinto se muestra los resultados y análisis de la investigación referentes a la caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga, encaminada a impulsar y/o fortalecer procesos al interior de la institución y mejorar la calidad de vida del vinculado. Los resultados obtenidos podrán ser utilizados para retroalimentar y/o cualificar los procesos en caso de ser necesario.

En el capítulo final se presenta la propuesta de intervención profesional, con la que se busca implementar el quehacer profesional en esta importante área de servicio, que requiere de la disponibilidad de un profesional capacitado que ejecute y amplíe las acciones institucionales que se vienen realizando actualmente y que permita entrar a influir de manera positiva en las decisiones que se tomen para mejorar los servicios prestados por FUNDECONDUCOL.

Posteriormente, se muestra las conclusiones y recomendaciones que surgen a partir del proceso experiencial en el que se hizo posible observar las múltiples características dentro de los procesos que la Fundación viene desarrollando en cumplimiento de sus funciones. Así mismo, se adjuntan los anexos, entre los que se encuentran los formatos de recolección de datos dirigidos a los asociados y representante legal, la ficha de diario de campo, el cronograma de actividades, el Decreto 176 de 2001 y la Ley 769 de 2002.

Finalmente, es de mencionar que experiencias de práctica profesional como ésta, constituyen una de las responsabilidades de trabajo social, pues su importante labor e incidencia en los actuales escenarios de la realidad social, económica y política, deben contribuir a la evolución de los criterios vigentes del quehacer profesional en pro del desarrollo humano.

1. MARCO REFERENCIAL

1.1. DESARROLLO A ESCALA HUMANA - MAFRED MAX NEEF

Los postulados clásicos del sistema capitalista, permanentemente, han determinado a las necesidades humanas como un elemento fundamental de su teoría económica, pero sustentando dicho reconocimiento desde una dimensión relacionada esencialmente con su concepto de demanda. A partir de planteamientos como éstos; de simple mecánica economicista, la ciencia económica capitalista, ha perdido su curso primordial de aporte a la humanidad, encausando sus objetivos a finalidades que se contraponen con la verdadera esencia de progreso y perspectiva humana.

El neoliberalismo ha tomado estos postulados clásicos del capitalismo, con su mecánica economicista, y los ha agudizado y profundizado, ampliando aún más el desconocimiento de lo esencial y universalmente humano. Según la alternativa de Manfred Max Neef, se *debe considerar imprescindible buscar la transformación de la ciencia económica para visualizarla hacia la administración de recursos escasos* (Max Neef, 1986). En consecuencia estos lineamientos conducen a que “las necesidades humanas fundamentales son las mismas en todas las culturas y en todos los periodos históricos. Lo que cambia, a través del tiempo y de las culturas, es la manera o los medios utilizados para la satisfacción de las necesidades.¹” Por lo tanto desde los años ochenta, surgen varias alternativas humanistas, como la de Max Neef, que buscan poner lo económico al servicio de lo humano, más aún en aquellos países donde las limitantes por pobreza son graves, es decir, buscan formas nuevas de desarrollo, que se tratan de anteponer

¹ MAX NEEF, Manfred. Desarrollo a Escala Humana. Una opción para el Futuro. Medellín: Proyecto 20, 1997. p.30.

a la perspectiva clásica² hasta el momento vigente, recreando modelos opcionales ante las limitantes existentes de las concepciones prevalecientes.

La propuesta de Desarrollo a Escala Humana de Max Neef, en su centro medular, se orienta a cumplir con la satisfacción de las Necesidades Humanas Fundamentales (en adelante NHF), en referencia con la gestión creciente de un nivel de auto-dependencia determinante, en la relación orgánica entre seres humanos con la naturaleza y la tecnología, que no puede resultar antagónica entre sí, por el protagonismo de cada uno de los elementos en el desarrollo, sino que de forma equilibrada los potencialicen.

Este cumplimiento de las NHF parte de la generalidad del marxismo clásico, donde el hombre (en general) era el autor de su propia historia, uno de los postulados fundamentales de la Teoría de Desarrollo a Escala Humana, desde

² El debate acerca del desarrollo no es nuevo. Desde la filosofía socrática hasta hoy han sido proporcionadas numerosas respuestas acerca de que significa el desarrollo, cuáles son sus orígenes y resultados, así como las condiciones previas para el mismo. Así, Aristóteles ya señalaba la importancia de satisfacer las necesidades personales a través de una "fortuna modesta". En la Edad Media, desde San Agustín hasta Santo Tomás de Aquino, los escolásticos buscaron explicar y darle sentido a la vida humana desde las concepciones teológicas. La preocupación por el aumento de la riqueza, el bienestar y la satisfacción de las necesidades adquiere significado propio a partir de los clásicos en las Ciencias Sociales. Adam Smith, Thomas Malthus, Thomas Hobbes, Carlos Marx y Max Weber se refieren explícitamente a que la sociedad debe generar los recursos y bienes para satisfacer las necesidades humanas, o al menos las necesidades "extremas" como lo señaló John Locke. Entre los economistas citados, el aumento de la riqueza y la satisfacción de las necesidades se produce a partir de la especialización del trabajo y de la acumulación del capital, ideas que son retomadas por los economistas modernos. En este sentido, la herencia clásica ha sido fundamental, pero con cambios importantes en los objetivos de la actividad económica. El advenimiento de nuevos enfoques teóricos hicieron perder o disminuir peso a las consideraciones acerca del bienestar, adquiriendo relevancia las nociones de equilibrio y eficiencia. En este camino surgen los nuevos debates sobre el desarrollo, más bien centrados en una igualdad implícita entre desarrollo y crecimiento económico. Las propuestas de Nurkse (1953), Lewis (1955) y Barán (1957) se enmarcan en este contexto. Para ellos, la acumulación de capital es el factor principal que impulsa el crecimiento económico. Una economía crece y por lo tanto se encamina hacia el desarrollo en la medida en que aumente la formación de capital físico. Esto significa básicamente el sacrificio del consumo y bienestar presente, el aumento del ahorro y, por esa vía el del capital. El problema del desarrollo se resuelve a través del crecimiento económico medido por la cantidad óptima de bienes y servicios que produce la sociedad en condiciones de equilibrio entre la oferta y la demanda. GOMEZ OLAZAR, Daniel Gregorio, VÁSQUEZ BÁEZ, Camila y otros. Historias del Desarrollo Humano. Universidad Católica. PNUD. Paraguay: 2003. p.11-12

postulados neomarxistas, es la del reconocimiento del individuo como sujeto de su propio desarrollo, determinando por tanto que:

Referido a las personas y no a los objetos; el mejor proceso de desarrollo es aquel que permite elevar más la calidad de vida, y por ende las posibilidades que tengan de satisfacer adecuadamente sus necesidades más fundamentales, (...) se construye a partir del protagonismo real de las (mismas) personas, de tal manera que se transforme a la persona-objeto en persona-sujeto de desarrollo³.

Dicha sustentación lleva a determinar la relevancia que el autor le confiere al individuo, viviente de su propia realidad, en la formulación de alternativas de su propio desarrollo a partir de la identificación de las NHF particulares y comunitarias, como representación permanente de la presencia transversal de mecanismos de participación. Esto permite ampliar el concepto de desarrollo a la connotación de desarrollo integral, cuyo indicador principal es la vida de las personas, determinada por la satisfacción de las NHF.

Este conjunto de necesidades conforma un sistema que se interrelaciona e interactúa articuladamente entre sí, y se enlazan en nueve grupos representativos en todas las culturas y periodos históricos. Estas necesidades comunes a toda la especie humana, culturas y periodos, Max Neef las representan por medio de lo que llamó la *matriz de necesidades y satisfactores* (ver tabla 1).

En un análisis de esta Matriz surgen varias conclusiones determinantes: **a.** las necesidades fundamentales pueden clasificarse como nueve, en un sistema de clasificación axiológico, y cuatro en uno existencial, es decir, no pasan de trece; **b.** se descarta la idea tradicional de las necesidades como jerarquía rígida y progresiva; y **c.** las necesidades no son infinitas e imposibles de conocer en su totalidad, al contrario, su finitud permite identificarlas y clasificarlas.⁴

³ Ibíd., p.25

⁴ Ibíd., p.30

Aunque la clasificación de las Necesidades Humanas Fundamentales es de gran importancia en el planteamiento y desarrollo de la investigación en curso, y para la posterior propuesta de intervención de Trabajo Social en FUNDECONDUCTOL, el postulado que se toma como principal directriz para la misma, es el propósito de reconocimiento de la persona-sujeto, como generador-propio de alternativas de desarrollo a partir de su realidad particular y comunitaria.

Tabla 1 Matriz de Necesidades y Satisfactores.

Necesidades según categorías existenciales	SER	TENER	HACER	ESTAR
Necesidades según categorías axiológicas				
Subsistencia	Salud física, salud mental, equilibrio, solidaridad, humor	Alimentación, abrigo y trabajo	Alimentar, procrear, descansar, trabajar	Entorno vital, entorno social
Protección	Cuidado, adaptabilidad, autonomía, equilibrio, solidaridad	Sistemas de seguros, ahorro, seguridad social, sistemas de salud, legislaciones, derechos familia, trabajo	Cooperar, prevenir, planificar, cuidar, curar, defender	Contorno vital, contorno social, morada
Afecto	Autoestima, solidaridad, respeto, tolerancia, generosidad, receptividad, pasión, voluntad	Amistades, parejas, familia, animales domésticos, plantas, jardines	Hacer el amor, acariciar, expresar, emociones, compartir, cuidar, cultivar, apreciar	Privacidad, intimidad, hogar, espacios de encuentro
Entendimiento	Conciencia crítica, receptividad, curiosidad, asombro, disciplina, intuición, racionalidad	Literatura, maestros, método, políticas educacionales, políticas educacionales	Investigar, estudiar, experimentar, educar, analizar, meditar, interpretar	Ámbitos de interacción formativa, escuelas, universidades, academias, agrupaciones, comunidades, familia
Participación	Adaptabilidad, receptividad, solidaridad, disposición, convicción, respeto, pasión, humor	Derechos, responsabilidades, obligaciones, atribuciones, trabajo	Afiliarse, cooperar, proponer, compartir, discrepar, acatar, dialogar, cortar, opinar	Ámbitos de interacción participativa, cooperativas, asociaciones, iglesias, comunidades, vecindarios,

Necesidades según categorías existenciales	SER	TENER	HACER	ESTAR
Necesidades según categorías axiológicas				familias
Ocio	Curiosidad, receptividad, imaginación, despreocupación, humor, tranquilidad, sensualidad	Juegos, espectáculos, fiestas, calma	Divagar, abstraerse, soñar, añorar, fantasear, evocar, relajarse, divertirse, jugar	Privacidad, intimidad, espacios de encuentro, tiempo libre, ambientes, paisajes
Creación	Pasión, voluntad, intuición, imaginación, audacia, racionalidad, autonomía, inventiva, curiosidad	Habilidades, destrezas, método, trabajo	Trabajar, inventar, construir, idear, componer, diseñar, interpretar	Ámbitos de producción y retroalimentación, talleres, ateneos, agrupaciones, audiencia, espacios de libertad temporal
Identidad	Pertenencia, coherencia, diferencia, autoestima, asertividad	Símbolos de lenguaje, hábitos, costumbres, grupos de referencia, sexualidad, valores, normas, roles, memoria histórica, trabajo	Comprometerse, integrarse, confundirse, definirse, conocerse, reconocerse, actualizarse, crecer	Socio ritmos, entornos de la cotidianidad, ámbitos de pertenencia, etapas madurativas
Libertad	Autonomía, autoestima, voluntada, pasión, asertividad, apertura, determinación, audacia, rebeldía, tolerancia	Igualdad de derechos	Discrepancia, optar, diferenciarse, arriesgarse, conocerse, asumirse, desobedecer, meditar	Plasticidad espacio-temporal

Fuente: MAX NEEF, Manfred. Desarrollo a Escala Humana: Una opción para el futuro. Medellín: proyecto 20, 1997. p. 32

1.2 TEORÍA DE GRUPOS

El ser humano, desde Aristóteles, al caracterizarse sustancialmente por ser un animal gregario, su personalidad se forma y dinamiza en la interacción social, pues allí se influye recíprocamente con otras personas con las cuales comparte vivencias experienciales, deseos, circunstancias y objetivos, durante todos los

periodos de su ciclo vital. De aquí que los grupos, en los que interviene y se desarrolla, pasen a ser un imperativo determinante de su ser, tener, hacer y estar existencial que anotaba Max Neef.

En principio básico, un grupo se puede definir diciendo “que lo conforman dos o más personas que se influyen recíprocamente durante un periodo de tiempo apreciable y comparten (o tienden a) objetivos comunes.”⁵ O simplemente como un numero de personas que interactúan entre sí y que comparten una conciencia de pertenencia o afiliación, basada en expectativas de conducta comunes.⁶ Es decir, el componente esencial del grupo es la interacción social de sus miembros.

Por lo tanto, en nuestras sociedades modernas “el instrumento fundamental para el desarrollo de la mayor parte de las funciones sociales y para alcanzar objetivos por parte de los individuos y grupos esta constituido por *organizaciones*”,⁷ la cuales, conforme a sus características le pueden imprimir una mayor fuerza y dinámica en pro de la consecución de unos objetivos que escapan al plano inmediato de lo particular.

En su estudio clásico sobre el grupo humano, George Homans señala que “la experiencia social primera y más inmediata de la humanidad es la que ocurre en el grupo pequeño” (Homans, 1977, p.39), como es el caso de la familia. Esta noción de grupo pequeño de Homans se enlaza con el concepto básico de Cooley de *Grupo Primario*; el cual se caracteriza por relaciones de asociación y cooperación cara a cara, como es el caso de la familia o de un pequeño club.

...

En contraste, el *Grupo Secundario* se diferencia con el primario por su mayor tamaño, al igual que por las características estructurales y de dinámica; las relaciones de sus miembros son más impersonales y distantes, como es el caso de los estudiantes matriculados en una universidad o los asociados o accionistas de una sociedad anónima (Cooley, 1909).

⁵ MERRIL E, Francis. Introducción a la Sociología. Editorial Aguilar. Madrid: 1989. p.50

⁶ COHEN J, Bruce. Introducción a la Sociología. Editorial Mac Graw Hill. México: 1996. p.61

⁷ GARCIA F, Manuel y Otros. Sociología del Deporte. Segunda Edición. Alianza Editorial. Madrid: 2002. p.133.

Siguiendo la clasificación de Cooley, la forma más sencilla de describir la esencialidad del grupo primario quizás sea decir un *nosotros*, ya que implica la clase de relación emotiva e identificación mutua para la que el *nosotros* es la expresión natural (Cooley, 1909). Los miembros de un grupo primario comparten experiencias, opiniones y aspiraciones, e incluso pueden obtener su propia identidad de la pertenencia al grupo. La familia sigue siendo la expresión por excelencia de esta noción de grupo primario.

...

A diferencia con el grupo primario, el paradigma de *Grupo Secundario* en nuestras sociedades lo constituyen principalmente las *organizaciones*, que son emotivamente neutras, están construidas deliberadamente para el logro de fines concretos y específicos, y se basan en formas de relación entre sus miembros de tipo limitado y calculado. El ejemplo arquetípico de organización moderna es la empresa, como anteriormente lo fue el ejército o la iglesia. Al hablar de este tipo de organizaciones se hace referencia de forma implícita a la noción de *organización formal*, estructurada con mayor o menor rigidez para alcanzar objetivos concretos.⁸

En lo referente a lo organizativo, como señala McDougall:

Las acciones colectivas que constituyen la historia de determinada sociedad están condicionadas por una organización que sólo puede ser descrita en término de mente y que, sin embargo, no esta comprendida en la mente de ningún individuo; más bien, la sociedad esta constituida por el sistema de relaciones existentes entre la mente de los sujetos, que son las unidades que la componen (p.9)...; las mentes individuales que entran en la estructura de la mente del grupo... no la construyen; más bien cuando pasan a la autoconciencia reflexiva, se encuentran ya a sí misma como miembros del sistema, moldeadas por él, compartiendo sus actividades, influidas por él en cada momento, en cada pensamiento, sentimiento y acción...; este sistema... no consta de relaciones que existan fuera e independientemente de las cosas implicadas, es decir, de las mentes de los sujetos; es del mismo genero que las mentes individuales; sus hebras y partes radican en esas mentes; pero las partes que residen en los diversos individuos se implican y complementan recíprocamente y juntos constituyen el sistema que sólo constan de ellos (p.11).

...

McDougall creía que cuanto más organizado estuviese el grupo, más compleja sería su psicología y más desarrollada su mente colectiva. Una masa desorganizada puede tener una mínima vida mental colectiva... Las condiciones mínimas son: (1) algún objeto común de actividad mental: que los miembros atiendan a las cosas al mismo tiempo, (2) que todos experimenten idéntica emoción o reacción frente al objeto de atención, (3) que en el estado de la mente de cada persona influyan en alguna medida los procesos mentales de los otros: debe existir algún grado de influencia reciproca o de interdependencia entre las actividades mentales de los miembros, y (4) adicional, pero no necesariamente, la conciencia de un grupo debe desarrollarse en la mente de cada miembro. Como las personas han de ser capaces de reaccionar de manera semejante ante el mismo objeto, ha de darse algún grado de homogeneidad mental,

⁸ *Ibíd.*, p.134-136.

cierta semejanza de constitución mental, entre los individuales del grupo. Cuando mayor sea la semejanza mental, con mayor facilidad se formará el grupo psicológico.

...

McDougall afirma que el desarrollo de una mente colectiva se sobrepone a los excesos de las masas primitivas. Las precondiciones de este desarrollo son: (1) la continuidad de la existencia del grupo; (2) cierta idea del grupo como una totalidad y todo lo que la define en las mentes de los miembros: la difusión de esta idea en sus mentes representa la autoconciencia de la mente del grupo; (3) las relaciones intergrupales, que promueven un sentimiento de identidad de “nosotros” y de autoconciencia; (4) un conjunto de tradiciones, costumbres y hábitos, y (5) el desarrollo de una organización y de una estructura social, de la división cooperativa del trabajo en el grupo, que eleva la calidad del rendimiento grupal.

En esencia, en el grupo organizado se desarrollan las facultades propias del sujeto: autoconciencia; volición, acción dirigida a la consecución de un propósito, capacidad de desarrollar un comportamiento coordinado, razonado, mediante el surgimiento en las mentes de los miembros de la volición, la experiencia y la división de trabajo colectivas, todas ellas basadas en la autoconciencia del grupo, el “espíritu de grupo”, la idea compartida del grupo como una totalidad.⁹

1.2.1 Grupo Familiar. La familia se ha considerado como la forma de organización social más antigua e importante en el desarrollo del ser humano.

Históricamente se ha comprobado que los constructos conceptuales que han intentado definirla y abordarla, se modifican y evolucionan en la misma proporción con la que cambia el mundo. Modelos explicativos como los propuestos por Maxler y Mishler (1987) donde elementos como el parentesco y la convivencia intergeneracional son esenciales para considerar a un grupo como familia, o la concepción de Burgess (1979) para quien la familia es “una unidad de personas en interacción”¹⁰,

e incluso el término de “familias multiproblemáticas”¹¹ de Coletti y Linares (1997) que hace referencia al impacto que ha tenido el postmodernismo de manera negativa en la dinámica familiar; dan cuenta de la influencia circunstancial y temporal de contextos específicos que han determinado y diferenciado los referentes teóricos para el estudio de la familia.

⁹ MCDUGALL, W. (1921) *The group mind*. Cambridge: Cambridge University Press, citado por TURNER, John C, Tuner y Otros. *Redescubrir el grupo social*. Editorial Morata. Madrid: 1990. p.31-33.

¹⁰ GIMENO, Adelina. *La Familia: el desafío de la diversidad*. Barcelona: 1º edición. 1999. p.31

¹¹ COLETTI, Mauricio y LINARES, Juan L. *La intervención sistémica en los servicios sociales ante la familia Multiproblemática: la experiencia de ciutat vella*. Barcelona: Paidós, 1997. p.48.

De esta forma se demuestra que el concepto de familia como producto del imaginario social, responde a la conjunción de ciertos elementos de la cotidianidad del ser humano en un momento determinado, como son: las relaciones que se establezcan, el tipo de comunicación que se maneje y los contenidos que hayan en él, las creencias culturales y las propias experiencias vividas por los sujetos. Estos marcadores de contexto, van configurando en cada persona su perspectiva acerca de lo que es la familia, la cual es retroalimentada desde su mismo grupo familiar, como primer espacio socializador del individuo, y a su vez por el entorno sociocultural en el que se desarrolle.

Lo anterior ofrece unos parámetros de análisis que permiten asumir una definición de familia, que no solo sea correspondiente con el tipo de dinámica que se manifieste en cada grupo familiar, sino que asuma aspectos fundamentales de la función familiar como son el de proteger y garantizar unas adecuadas condiciones para el crecimiento y desarrollo de cada uno de sus miembros.

Por lo tanto, se adopta la definición de familia como “una unidad ecosistémica de supervivencia y de construcción de solidaridades de destino a través de los rituales cotidianos, los mitos y las ideas acerca de la vida, en el interjuego de los ciclos evolutivos de cada miembro de la familia en su contexto socio-cultural”¹². Al considerar a la familia como un ecosistema, se reconoce en ella como sistema, la existencia una multiplicidad de interacciones, tanto internas como externas, que la dinamizan en un continuo proceso de autodefinición a partir de lo que el contexto sociocultural le ofrece.

¹² HERNÁNDEZ CÓRDOBA, Ángela y ESTUPIÑÁN MOJICA, Jairo. Lineamientos técnico-administrativo-misionales para la inclusión y la atención de familias en los procesos y servicios del ICBF. En: Cátedra de infancia y familia. Disponible en Internet: www.redparalainfancia.com. [en línea] Mayo, 2007.

De la misma manera en que la familia no puede ser definida por un solo concepto, aspectos como “la revolución institucional global y los cambios en la estructura de los valores”¹³ han modificado los imaginarios culturales y las dinámicas relacionales que se generan tanto en la esfera familiar como social. Por lo tanto la clasificación que se haga a la familia ha variado, y existe una diversidad de tipologías en la composición y forma de organización familiar en las cuales las siguientes son las más destacadas:

- **Familia nuclear:** forma de familia moderna, considerada autónoma por haber roto lazos con su parentela y por depender de ella misma. Normalmente esta conformada por: padre, madre e hijos.
- **Familia extensa:** son aquellas familias que generalmente están compuestas por tres generaciones familiares quienes conviven en una misma morada y comparten responsabilidades económicas.
- **Familia unipersonal:** es la familia formada por un sólo componente, en la que normalmente se presentó la ruptura del vínculo inicial con la pareja, la cual luego puede estar conformada por redes sociales (vecinos, hijos, amigos, familiares etc.).
- **La familia reconstituida o superpuesta de nupcialidad reciente:** conformada por parejas que han tenido uniones previas y han sido disueltas o rotas. En ella cada padre aporta los hijos de las uniones anteriores, e inician una nueva convivencia familiar¹⁴.

¹³ Familia Enfoque Estructural. Material de Clase Sociología de la Familia. Docente: Martha Ligia Peña. 2004. p.22.

¹⁴ Ibíd. p.22-23

2. CONTEXTO DE LA EXPERIENCIA

2.1. CONTEXTO NORMATIVO DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA

2.1.1 Marco legal del Transporte en Colombia. Según lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, “todo colombiano con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional”¹⁵. Como bien lo establece dicho artículo, la circulación está sujeta a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Por lo tanto, le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Para continuar dando cumplimiento al precepto constitucional mencionado, se expide la Ley 769 de 2002 (Ver anexo A) y el Decreto 176 de 2001 (Ver anexo B), los que con la colaboración de las autoridades de tránsito se espera promuevan la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en tales normas.

La Ley 769 de 2002¹⁶ contiene el Código Nacional de Tránsito Terrestre y otras disposiciones. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena

¹⁵ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Disponible en: http://www.dafp.gov.co/leyes/D2150_95.HTM.

¹⁶ Disponible en: www.secretariassenado.gov.co, Diario Oficial No. 44.932, de 13 de septiembre de 2002

identificación, libre circulación, educación y descentralización. Las disposiciones contenidas exponen los lineamientos que rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Por su parte, el Decreto No. 176 de 2001¹⁷ establece las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor y fija el régimen de sanciones aplicable a cada modalidad de servicio y otras disposiciones. Las medidas adoptadas por la legislación Colombiana dictan acciones para ejercer un control de la situación real de los deberes de las empresas de transporte de carga y pasajeros en el territorio nacional en aras de prestar un servicio óptimo y calificado.

2.1.2 Contexto Histórico del Transporte de Carga y Pasajeros en Colombia.

A partir del siglo XIX se dieron antecedentes muy significativos para la configuración vial del territorio nacional. El país sufrió transformaciones en los ámbitos político-administrativos y demográficos; la ampliación de las fronteras regionales, la colonización interna, la fundación de nuevas localidades y el establecimiento de economías de exportación agrícolas y mineras.

En ese entonces, los ríos, las montañas, los valles, las llanuras y el clima se incorporaron permanentemente al hombre y sus espacios. La localización del país entre mares, con las tres cordilleras que lo recorren longitudinalmente, las grandes extensiones de llanuras y selvas esparcidas por la región andina, la costa pacífica y el sur oriente, la amplitud de la red fluvial y en suma, todas sus características geográficas han sido determinantes en la creación de los caminos, en su duración y

¹⁷ Dado en Bogotá, D. C., a 5 de febrero de 2001. ANDRES PASTRANA Arango, el Ministro de Transporte, Gustavo Adolfo Canal Mora, El presente decreto fue publicado en el Diario Oficial No. 44318 del 5 de febrero de 2001. Año CXXXVI. Disponible en: <http://calsegen01.alcaldiabogota.gov.co>

dirección, y en las modalidades del transporte. Pero, también las guerras que ocurrieron durante el siglo XIX influyeron en el perfil que tomaron los ámbitos urbano y rural, así como en la composición de sus vías, toda vez que dieron origen a procesos de poblamiento, colonización, apertura de algunas rutas, abandono de otras, afectación los sistemas de transporte entonces vigentes¹⁸.

Los primeros propietarios de camiones fueron el hijo de campesinos acomodados que, una vez en la ciudad después de prestar el servicio militar, invirtió su herencia en la compra de un vehículo, el artesano que se caso del taller y quiso recorrer el mundo o el mal estudiante que perdió cuarto de bachillerato y descubrió un oficio que le brinda autonomía. El empresario corriente fue extraído del camión, de la bodega o del malecón de carga y la movilidad de trabajo en este sector de la economía ha seguido, con raras excepciones, una línea ascendente: caletero, bodeguero, chofer, propietario de camión, contratista de fletes, empresario. La relación entre los distintos protagonistas del negocio obedece así mismo a los paradigmas casi invariables que perciben la manera de explotar el camión, contratar y pagar los fletes, y vincularle a una empresa.¹⁹

Ya entrado el siglo XX, la industria del transporte había emergido un poco más, atravesando en su periodo de formación al menos tres etapas significativas:

la primera, de 1925 a 1932, se caracteriza por el predominio del río y los ferrocarriles; en la segunda, de 1933 a 1940, se inició el auge del transporte carretero; y la tercera, coincide con la segunda guerra mundial, durante la posguerra, 1945 a 1955, donde los hechos más sobresalientes fueron el empalme de todo el país con la carretera a la costa atlántica por Caucasia, la tendida de puentes sobre el Magdalena, el incremento de la capacidad transportadora y la promulgación de normas que regularon íntegramente la actividad²⁰, a la vez que se daba su consolidación

Como en las décadas de los 20s y 30s no había una normatividad del transporte y predominaba el transporte fluvial y ferroviario, los transportistas ofrecían sus servicios en los terminales fluviales y ferroviarios, conectando estaciones, bodegas, puertos, trenes, parajes, etc., para llegar a las poblaciones de destino final sin normativa especial de orden operativo. Los propietarios individuales de vehículos, quienes generalmente eran también sus conductores, utilizaron las

¹⁸ SALAZAR MONTOYA, Jaime. De la Mula al Camión. Editores Tercer Mundo S.A. Santa fe de Bogota, 2000. p.8-11.

¹⁹ Ibíd. p.111-112.

²⁰ Ibíd. p.103.

carreteras que se iban construyendo paulatinamente con el desarrollo del país, a la par que se fueron conformando empresas basadas en modelos básicos²¹.

El conductor de aquellos tiempos

era un hombre entre los treinta y cincuenta años, generalmente de buen físico, rudo y trabajador, chofer de su propia máquina, con la que levantó a su familia, educó hijos y dio a la nación profesionales de todas las carreras. Respetado socialmente en su clase media o media baja, conservaba auténticamente el atuendo de su región y vestía siempre pantalón de dril, camisa de tela burda, sombrero según su procedencia y botas de cuero.²²

Fue en 1939 que

se creó la Dirección Nacional de Transporte y Tarifas, la cual, después de varias experiencias no siempre felices, reglamento en 1945 el servicio público de transporte automotor por carretera y dictó las normas para la constitución y el funcionamiento de las empresas. Más adelante pasó a llamarse Dirección de Transporte y Tarifas, y luego Superintendencia Nacional de Transportes. Un punto de partida importante fue la diferencia que se estableció entre el transportador y el comisionista, al igual que haber señalado la incompatibilidad entre estas dos actividades²³,

como aún sucede, principalmente en el transporte de carga de pequeña escala o informal.

El gobierno que presidió el presidente Santos le “imprimió un fuerte impulso al plan carretero, desarrolló viejas disposiciones sobre transporte e implementó la reforma constitucional de 1936 al ensayar las primeras normas de tránsito, intervenir en la formación de la empresa, asignar rutas y horarios, y crear la oficina reguladora de la actividad”²⁴. Así el transporte paulatino, pero inexorablemente, se va a desplazar del río y el riel a las carreteras del país. Este desplazamiento del transporte se consolidó cuando sobre el río Magdalena se construyeron puentes y se intercomunicaron vialmente más departamentos. Son

²¹ Ibíd. p.112

²² Ibíd. p.144

²³ Ibíd. p.103.

²⁴ Ibíd. p.104.

los propietarios de camiones, quienes en un principio los explotaban individualmente, dieron origen a empresas de un relativo nivel de organización y tomaron poco a poco conciencia del significado de la administración del equipo y la utilización de rutas, sobre todo para transporte de pasajeros. Algunos de ellos se fueron agrupando entorno a los comisionistas de aduanas y agencias de transporte, estableciendo una vinculación contractual con quienes tenían acceso a las cargas y podían financiar los fletes²⁵.

El Estado colombiano no ha sido proactivo, sino que ha marchado a remolque de los hechos derivados de una industria del transporte en expansión, un comercio cada vez más exigente y un transporte insuficiente. Al paso que la navegación fluvial perdía importancia y las cargas de ferrocarril se desviaban hacia la carretera, las regiones se interconectaban con mayor intensidad y los flujos comerciales internos y externos imponían nuevas condiciones al empresario de transporte terrestre. Siempre reaccionando más que actuando, el Estado ha procurado adaptar a la evolución de los fenómenos económicos el marco jurídico que rige la actividad del transporte.

Aunque empezaba a normativizarse, el negocio del transporte fue formándose y transformándose a través de las relaciones más o menos informales entre transportistas y sus nacientes empresas. Esta relación, siempre conflictiva,

Pasó por las normas de 1945, las de 1954 y las de los años sesenta, para cobrar entidad con la legislación que la institucionalizó en la última década del siglo XX. Por decretos de principios del 2000, se pone fin a la obligación que tenían los camioneros a las empresas. Hasta la entrada en vigencia de estas normas la afiliación fue una manera de explotar conjuntamente un camión o un bus entre su propietario y una empresa transportadora, siendo de cargo del primero el manejo físico de la unidad y de la segunda su comercialización. La afiliación, al margen de cualquier marco regulatorio, hizo posible que dos actividades diferentes pero complementarias coexistieran durante décadas: la del propietario explotador de una unidad de transporte en la que se movilizaban pasajeros y carga, y la del prestatario legal del transporte, responsable ante el Estado del servicio y ante el cargador, contractualmente del cumplimiento de sus obligaciones²⁶.

²⁵ Ibíd. p.111.

²⁶ Ibíd. p.104-108.

Lo que facilitó esta última legislación fue el proveer una organización; tener abierto al público un establecimiento de comercio, disponer del capital requerido para el pago de fletes, acopiar cargas y concentrar pasajeros, realizar transbordos, almacenar en el lugar de destino las mercancías transportadas y tener acceso a información sobre viajes desde origen hasta su destino. De esta manera, los propietarios de los camiones, que regularmente eran los mismos que los manejaban, afiliándose a una empresa, no tenían por qué preocuparse por sus viajes.

Queriendo eliminar el intermediario que, desde este punto de vista, afectaba al transportista, la legislación inicial se orientó a crear cooperativas de propietarios. Ha sido una constante que “el dueño del vehículo nunca ha querido asumir la responsabilidad por el contrato de transporte; antes bien, siempre ha buscado ser el dueño de su máquina y trabajar autónomamente, o sea su propio patrón. Por su parte quienes han tenido como vocación comercializar los servicios y organizar la cadena no han querido ser propietarios de los vehículos”²⁷.

En la actualidad del transporte,

es clara la existencia de dos actividades con visiones y misiones distintas: el objeto social de la primera es realizar el contrato de transporte, el de la segunda explotar los vehículos. El ejercicio en ambas se hace con la participación de conocidos agentes colaterales que permiten ofrecer servicios integrales de transporte: ubicación, concentración, planeación y organización de la operación, administración del tráfico, almacenamiento y comunicaciones, financiación y el cumplimiento de la normatividad vigente²⁸.

2.1.3 Contexto Actual. El transcurrir histórico del transporte de carga y pasajeros ha llevado a que en la actualidad las empresas, con sus vehículos, dedicados a esta labor, se caractericen por la informalidad, en las cuales las exigencias legales y comerciales sólo tienden a cumplirse, y de forma regular, en

²⁷ Ibíd. p.111.

²⁸ Ibíd. p.112.

las terminales de transporte, presentándose en los otros espacios un evidente desdén hacia la organización y el desconocimiento de las obligaciones y los derechos, es decir, hay una manifiesta ignorancia de la legislación que rige el transporte y de su papel en la economía. De allí provienen muchos de los problemas que ha debido afrontar regularmente el transporte de carga y pasajeros en Colombia.

Los conductores de los vehículos del transporte intermunicipal son personas que se han venido habilitando y capacitando técnicamente para operar sus vehículos, principalmente con base en la experiencia, la cual se remonta a años de preparación como ayudantes, en el mismo tipo de vehículos, o como conductores de otro nivel o servicio de transporte.

Las mayores observaciones negativas que les hacen a los conductores de vehículos del transporte intermunicipal que se dan en el servicio se dan en lo referente a lo que tiene que ver con el tiempo y en el trato con las personas. Similar que en el pasado, se les sigue estigmatizando por la sociedad, a la que le presta un servicio, como anarquistas de la carretera; que fuera de la hora de salida no respetan los horarios, corren mucho o son muy demorados, que recogen y dejan gente donde quieren, sin desconocer que regularmente presentan violaciones a las normas de tránsito. También en algunas empresas se presentan problemas por inadecuados vehículos o herramientas que utilizan.

En la problemática del gremio transportador, la imagen del conductor se agrava cuando a ese conductor sólo se le registra en los medios de comunicación cuando infortunadamente sucede un accidente de tránsito con muertos o heridos, o cuando se comete un acto de violación a las normas o alguna otra infracción en el vehículo o referente a este último, siempre con el afán de responsabilizarles dentro del hecho sucedido y no es raro encontrar noticias con calificativos como:

"matones", "desadaptados", "salvajes", "chofer psicópata", "violento" o cualquier otro calificativo insultante; pero nunca un reconocimiento a la ardua labor e importante aporte a la sociedad que hacen los conductores.²⁹

Sin desconocer algo de responsabilidad por parte de los agentes que conforman el gremio, esa discriminación social hacia los conductores de transporte los ha expuesto a toda clase de atropellos, muchas veces, por parte de los mismos usuarios beneficiarios del servicio que él presta, y aún más por parte de las autoridades de tránsito.

El énfasis de las autoridades del transporte ha sido más de sanción que de educación, no dando cumplimiento al régimen normativo que impone la Ley 769 de 2002, o "Código Nacional de Tránsito Terrestre", en el sentido de dirigir, también, sus acciones a la prevención y la asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías, lo que incluye obligatoriamente y en grado sumo a los conductores del transporte público, dada la responsabilidad implícita en su labor de trasladar personas o cosas, de un lugar a otro, en condiciones de calidad, comodidad y seguridad.

Además de la estigmatización de los agentes del transporte, también el gremio en la actualidad se ve afectado por la inseguridad (sin desconocer los avances de este gobierno) y el mal estado de las vías. Todos estos inconvenientes tienen que afrontar estos servidores de la comunidad, que muchas veces se han manifestado en atracos, robos e incendios de sus vehículos, de los que son víctimas; cuando no son asesinados.

Estas circunstancias, además de sus formas e intensidad de trabajo, contribuyen a que los conductores de transporte público se sientan discriminados, sufran de

²⁹ RODRÍGUEZ, Alejandra. Accidentes en las vías. Autopista al Infierno. El Espectador.com. Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo88872-autopista-al-infierno>

estrés, se olviden del esparcimiento familiar, se sientan aferrados al volante y atornillados a la silla, manifiesten baja autoestima, maltrato, humillación, hostigamiento y acoso, por parte de autoridades, usuarios, en fin, por toda la sociedad a quienes les prestan su servicio.

Un buen porcentaje de los conductores de transporte público no escogieron su profesión por gusto, sino presionados por circunstancias sociales como el desplazamiento, el desempleo rural y urbano; siendo víctimas de su bajo nivel educativo y origen humilde; lo que los coloca algunas veces como victimarios, por carencia de civismo, buenos modales, urbanidad, relaciones humanas y falta de consideración hacia los pasajeros y demás usuarios de las vías, sin indagar en las causales de sus comportamientos agresivos e inadecuados.³⁰

Por lo histórico de los problemas del transporte público, va siendo hora de asumir la problemática, para propender por una mejor educación, mejor trato, mejores oportunidades, e integrar al conductor de transporte público al resto de la sociedad, para darle la importancia que le corresponde dentro del contexto social, como prestador de un servicio público esencial. El Gobierno Nacional, se ha quedado en la mera intención de desarrollar programas de capacitación para los operadores de los equipos destinados al servicio público, así como en lo referente a programas de medicina preventiva tendientes a garantizar la idoneidad mental y física de los agentes del transporte.

2.1.4 Contexto Normativo de la Fundación. Según la normatividad colombiana FUNDECONDUCOL como fundación es una entidad sin ánimo de lucro. “La *entidad sin ánimo de lucro* es una persona jurídica, diferentes de las personas naturales que las conforman, que puede ejercer derechos y contraer obligaciones,

³⁰ SALAZAR MONTOYA, Jaime. Op. Cit. p.111-112.

así como estar representada tanto para actuaciones judiciales como extrajudiciales”³¹.

Esa entidad, como su nombre lo indica, no tiene como objetivo el lucro, es decir, “no pretende el reparto, entre los asociados, de las utilidades que se generen en desarrollo de su objetivo social, sino que busca engrandecer su propio patrimonio para el cumplimiento de sus metas y objetivos que, por lo general, son de beneficio social, ya este se encamine hacia un grupo determinado de personas o hacia la comunidad en general”.³²

Entonces, FUNDECONDUCOL como fundación “es una persona jurídica sin ánimo de lucro que nace de la voluntad de una o varias persona naturales o jurídicas y cuyo objeto es propender por el bienestar común, bien sea de un sector determinado de la sociedad o de toda población en general”³³, en este caso; de sus asociados, incluyendo lógicamente a sus miembros y entorno familiar.

Las fundaciones para su nacimiento surgen

de la destinación que haga su fundador o sus fundadores, de unos bienes o dineros persistentes para la realización de unas actividades que según su sentir, puedan generar bienestar social (...). Dada la naturaleza eminentemente patrimonial de la fundación, se dice que ésta existe mientras subsista su patrimonio, aún cuando sus administradores, sean personas naturales o jurídicas, dejen de existir, ya que estos pueden ser remplazados por otros³⁴.

Registro de la Fundación. Como FUNDECONDUCOL es una fundación sin ánimo de lucro esta sujeta a las normas previstas en el Decreto 427 de 1996, en

³¹ CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, Guía practica de las entidades sin animo de lucro y del sector solidario, Gaitan S, Oscar. Editorial Departamento de Publicaciones Cámara de Comercio. Bogotá, 2002 p.9.

³² Ibíd.

³³ Ibíd., p.12

³⁴ Ibíd.

el cual el Gobierno Nacional reglamenta la forma y los plazos dentro de los cuales las personas jurídicas de derecho privado actualmente reconocidas se inscriben en el registro que llevan las Cámaras de Comercio. Establece igualmente las tarifas y condiciones previstas para el registro mercantil de los actos de las sociedades comerciales. Para el efecto, el documento de constitución debe expresar cuando menos, los requisitos establecidos por el artículo 40 del citado Decreto y nombre de la persona o entidad que desempeña la función de fiscalización, si es del caso. Así mismo, al momento del registro se suministra a las Cámaras de Comercio la dirección, teléfono y fax de la persona jurídica.

3. CARACTERIZACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

3.1 MARCO INSTITUCIONAL

Con el nombre de FUNDECONDUCOL se constituye una fundación civil, sin ánimo de lucro, con domicilio en la ciudad de Bucaramanga, República de Colombia, pudiendo abrir dependencias en todo el Territorio Nacional.

La sociedad sin ánimo de lucro podrá usar comercialmente e identificarse con el nombre FUNDACIÓN DE CONDUCTORES DE COLOMBIA o con la sigla “FUNDECONDUCOL”.

La institución podrá constituir por sí misma o en asocio de personas naturales y/o jurídicas, organizaciones que persigan los fines del objeto social sin interés de lucro, cuando considere que esa modalidad facilita o complementa el logro de sus objetivos.

La Fundación de Conductores de Colombia -FUNDECONDUCOL- nace de la iniciativa de los conductores asalariados de las distintas empresas dedicadas al transporte de carga y pasajeros, radicados en el municipio de Bucaramanga y el departamento de Santander.

Como organización, FUNDECONDUCOL está regida por estatutos, por los acuerdos y resoluciones de la asamblea de fundadores y en las normas legales que los modifiquen o regulen.

FUNDECONDUCOL- es una organización social sin ánimo de lucro legalmente constituida. Conformada por conductores asalariados que buscan su reconocimiento gremial; que diariamente viven quienes laboran en calidad de “conductores asalariados” en el sistema de transporte de carga ya pasajeros del país.³⁵

El portafolio de la organización, está orientado a favorecer al afiliado, mediante la oferta de seguros y pólizas obligatorias, la prestación de las asesorías jurídicas, el fortalecimiento de las relaciones familiares y el ofrecimiento de los espacios físicos para el encuentro y la recreación saludable.

3.1.1 Misión. Somos una organización creada en el año 2007, organizada según las leyes colombianas como Fundación de Conductores de Colombia de utilidad común. Sin ánimo de lucro, soportada en los principios democráticos que proponen la integración gremial a partir de la tolerancia, el respeto por las creencias y los derechos del afiliado. El objeto de la fundación es propiciar el crecimiento integral del afiliado, ofreciendo los espacios para la formación técnica permanente, orientada hacia los valores éticos de la sociedad sin exclusiones, que permita generar y respetar los espacios para el ejercicio profesional³⁶.

3.1.2 Visión. Para el año 2012 seremos la organización de conductores con liderazgo a nivel nacional; reconocida ante el Ministerio del Transporte por los procesos de mejoramiento continuo y de calidad en la calificación del asociado para el ejercicio de la profesión, la consolidación y la solidaridad de la comunidad gremial de conductores y afines, con cobertura y oferta de servicio a nivel nacional³⁷.

³⁵ FUNDACIÓN DE CONDUCTORES DE COLOMBIA –FUNDECONDUCOL–. Estatutos. Bucaramanga, 2007. p.2

³⁶ *Ibíd.*, p.3

³⁷ *Ibíd.*

3.1.3 Políticas institucionales. La política de calidad de la FUNDACIÓN DE CONDUCTORES DE COLOMBIA -FUNDECONDUCOL-, en concordancia con la misión establecida, contribuirá a la formación integral del conductor transportista, con el desarrollo de programas académicos de alta calidad, asesorías jurídicas especializadas y la oferta de espacios de integración y creación gremial³⁸.

En términos de **afiliación**, la Fundación de Conductores de Colombia - FUNDECONDUCOL-, es una organización de puertas abiertas para los trabajadores asalariados del sector del transporte en sus diferentes modalidades (carga o pasajeros) en todo el país.

Para ser afiliado de FUNDECONDUCOL de deben cumplir con los siguientes requisitos:

- “Persona natural mayor de edad.
- Diligenciar formulario de solicitud de ingreso.
- Fotocopia o cédula de ciudadanía.
- Fotocopia o recomendación de un afiliado antiguo.”³⁹

El aporte social que el afiliado cancela a la fundación al momento de su ingreso y los aportes mensuales establecidos por la Asamblea de asociados, es la inversión que deberán aportar para el sostenimiento administrativo de la misma.

Los beneficios que tienen los afiliados de FUNDECONDUCOL por parte de la fundación son los siguientes:

- “Ser miembro e integrar la organización gremial más grande del país.

³⁸ *Ibíd.*

³⁹ *Ibíd.*, p.5

- Participar sin exclusión del portafolio de servicios y de los beneficios ofrecidos por la fundación a sus afiliados.
- Adquirir seguros a menor costo por la negociación del “paquete” a las compañías aseguradoras.
- Capacitación y recreación.
- Posibilidad de participar en las plazas laborales generadas por la fundación para su funcionamiento y sostenimiento de los diferentes servicios.⁴⁰

Como **valores corporativos** de la Fundación de Conductores de Colombia – FUNDECONDUCOL- se practican los siguientes principios: ayuda mutua, transparencia y responsabilidad.

Los servicios que presta FUNDECONDUCOL a sus asociados son los siguientes:

- Asesorías jurídicas
- Seguros exequiales – de vida
- Capacitación y recreación
- Salud – pensión
- Vivienda (ahorro programado)
- Riesgos profesionales.

3.2 POBLACIÓN

Actualmente FUNDECONDUCOL, reúne 326 conductores, los cuales se encuentra concentrados principalmente en el Área Metropolitana de Bucaramanga (302) los faltantes (24) se encuentra disperso en el territorio nacional distribuidos en sus municipios de la siguiente manera:

⁴⁰ *Ibíd.*

MUNICIPIO	No. ASOCIADOS A FUNDECONDUCOL
Bucaramanga	156
Floridablanca	69
Girón	58
Piedecuesta	19
Onzaga	7
Barbosa	6
San Gil	4
Cartagena	3
Bogotá	2
Armenia	2
TOTAL	326

4. CARACTERIZACIÓN SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL DE LOS ASOCIADOS A FUNDECONDUCOL UBICADOS EN EL AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

4.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

4.1.1. Planteamiento del Problema. El gremio de los trabajadores del transporte de carga y pasajeros, tanto en lo regional como en lo nacional, se encuentra limitado a su labor específica de la conducción. Como esta actividad requiere una intensa jornada laboral, alejamiento permanente de las familias, altos niveles de estrés, y se caracteriza por sedentarismo con tendencia a la obesidad, malos hábitos alimenticios, pocas actividades recreativas y deportivas, consumo de alcohol, etc., en los trabajadores del transporte se presentan problemas de agresividad, accidentalidad, altercados con sus familias, compañeros y entorno, a tal grado que se considera a los conductores como personas no gratas, peligrosas o de bajo perfil.⁴¹

FUNDECONDUCOL, que fue fundada en el año 2007, por iniciativa de los mismos conductores, es pionera a nivel nacional en agremiar a los trabajadores del transporte en el trabajo por este gremio. Actualmente se encuentra en proceso de consolidación y proyección. Para desarrollar estas labores requiere un conocimiento previo que le permita visualizar y precisar cuáles beneficios puede ofrecer a sus asociados.

Como institución reciente y pionera en el gremio del transporte nacional, para desarrollar su consolidación y proyección debe visualizar y precisar cuáles

⁴¹ SALAZAR MONTOYA, Jaime. Op. Cit. p.144-145.

pueden ser los servicios, funciones, acciones u otros productos que pueda desarrollar con sus asociados para mejorar su situación laboral y socio-familiar.

Igualmente, como es la primera práctica de Trabajo Social que se está desarrollando en la Fundación de Conductores de Colombia – FUNDECONDUCOL-, para iniciar el trabajo conviene precisar, por medio de un diagnóstico, cuáles son las características socio-familiares y laborales de los trabajadores del transporte de carga y pasajeros asociados a FUNDECONDUCOL para extraer de allí los servicios, funciones o acciones que la institución puede ofrecerle a sus asociados, o las necesidades o situaciones problemáticas en las que la institución y el Trabajo Social pueden aportar para el bienestar de los asociados.

En efecto, FUNDECONDUCOL no conoce de forma precisa las características problemáticas, al igual que las potencialidades o alternativas, de sus asociados para poder vislumbrar lo referente a los servicios, funciones, acciones o productos que como fundación puede ofrecer o fortalecer en sus asociados para el mejoramiento de su labor y su bienestar socio-familiar.

Este desconocimiento de la composición socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL le imposibilita a la institución plantear las metas y proyecciones a las cuales aspira la fundación en su proceso de consolidación institucional, con miras a la expansión nacional.

Lo anterior puede traer como consecuencia, por imprecisión y no concreción, la falta de credibilidad, de seriedad y de transparencia en el manejo de las actividades, programas, servicios y demás beneficios que la fundación pudiera ofrecerle a sus asociados. Por lo tanto, el no acercamiento inicial a la realidad de los asociados invalidaría cualquier propuesta, programa o intervención que se

genere por parte de la institución, ya que no se puede proponer sin conocer algunos mínimos desempeño socio-familiares y laborales de los asociados, que en últimas son la razón de existir de FUNDECONDUCOL y en los cuales su accionar apunta a la contribución de su bienestar.

En consecuencia resulta que, para ofrecer un mejor servicio la fundación se ve en la necesidad de conocer e interiorizar la características socio-familiares y laborales de la población de asociados de una manera directa y reciproca donde FUNDECONDUCOL sea un canal para el desarrollo de los sujetos de investigación, y primen las propuestas o alternativas que ellos crean convenientes para mejorar sus propuestas de desarrollo.

Esta investigación está encaminada a establecer la organización socio-familiar y laboral de los asociados de FUNDECONDUCOL, con miras a crear alternativas de desarrollo, que partan de los mismos sujetos de investigación, lo que permitirá determinar la pertinencia, necesidad y funcionalidad del área de Trabajo Social en la Fundación.

4.1.2. Formulación del Problema de Investigación. ¿Cuáles son las características socio familiares y laborales que afectan y/o potencializan el desarrollo integral de los asociados a FUNDECONDUCOL, ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga?

4.2 OBJETIVOS

4.2.1 Objetivo General. Conocer las características socio-familiares y laborales que afectan y/o potencializan el desarrollo integral de los asociados a FUNDECONDUCOL, ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

4.2.2 Objetivos Específicos

- Establecer las características socio-familiares que influyen en el desempeño laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL.
- Identificar las fortalezas y/o alternativas que poseen los asociados a FUNDECONDUCOL para su desarrollo laboral.
- Determinar los servicios, funciones, acciones u otros beneficios que puede ofrecer FUNDECONDUCOL a sus asociados, para su desarrollo socio-familiar y laboral.

4.3 JUSTIFICACIÓN

Esta investigación nace a partir de la necesidad de FUNDECONDUCOL de posicionarse en el ámbito regional y nacional a fin de gestar y dar continuidad y acompañamiento permanente a los procesos que involucren el desarrollo humano de sus asociados, de forma programática y prioritaria. Es así como surge el interés de indagar las características socio-familiares y laborales de los asociados a la Fundación, pues la interrelación de estos aspectos tiene amplias implicaciones sobre las condiciones psicológicas, sociales y económicas de éstos.

Desde una perspectiva psicológica, la labor del conductor, no solo afecta al individuo en sí mismo, sino también el contexto en el que se desenvuelve, teniendo en cuenta las interacciones cotidianas que establece con su familia, usuarios y compañeros de trabajo.

Adicionalmente, si se toman en cuenta todas las implicaciones sociales que dicho trabajo trae, podría encontrarse la existencia de graves problemas como el

aislamiento social, el deterioro en las relaciones familiares y el aumento en el consumo de alcohol, que requieren de una solución cada vez más urgente.

Teniendo en cuenta el punto de vista económico, la remuneración percibida por los conductores, incide sobre el bienestar de las personas que integran su núcleo familiar, si éste se mide en principio por la capacidad de compra de cada una de las familias; en consecuencia, las tendencias que presente la prestación del servicio de conducción podría afectar el nivel de demanda agregada y eventualmente, el crecimiento del producto interno del país. Sumado a ello, el conductor representa un eje esencial en la actividad diaria de la nación y su participación directa en ese ramo fundamental de la economía -como es la industria del transporte-, le inyecta al país diariamente miles de millones de pesos.

Ahora bien, hasta el momento no se ha elaborado ninguna investigación sobre las características socio-familiares y laborales que afectan y/o potencializan el desarrollo integral de los asociados a FUNDECONDUCOL, por ello, se ve la necesidad de llevar a cabo este estudio, mediante una investigación descriptiva que permita conocer las características socio-familiares que influyen en el desempeño laboral de los asociados, así como las fortalezas y/o alternativas que poseen para su desarrollo laboral; y los servicios, funciones, acciones u otros beneficios que puede ofrecerles FUNDECONDUCOL, para su desarrollo humano integral.

En este contexto, la investigación aportará a FUNDECONDUCOL, como institución que propende por el bienestar de los conductores, conocimientos con los cuales pueda generar alternativas pertinentes y acertadas, que afronten las problemáticas existentes en el gremio del transporte de carga y pasajeros. De otro lado, alternativas de desarrollo a nivel personal, familiar y comunitario, mejorando y optimizando sus servicios y su proyección.

4.4. DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

4.4.1. Tipo de Investigación. El diseño utilizado en esta investigación es el transeccional descriptivo debido a que se presente describir la caracterización actual de la población asociada a FUNDECONDUCOL del Área Metropolitana de Bucaramanga, con el propósito de realizar un diagnóstico que tiene como finalidad identificar las características problemáticas y de potencialidad, que afectan o pueden dinamizar el desarrollo socio-familiar y laboral de ésta.

Este tipo de estudio consiste en medir en un grupo de personas u objetos una o – generalmente- más variables y proporcionar su descripción. Son por lo tanto estudios puramente descriptivos que no exigen la formulación de hipótesis; y es claro que ni siquiera cabe la noción de manipulación, puesto que se trata a cada variable individualmente, no se vinculan variables.⁴²

4.4.2. Población. La población total de asociados a nivel nacional de FUNDECONDUCOL es de 326; 302 asociados se encuentra concentrados en el Área Metropolitana de Bucaramanga, y los restantes (24) están ubicados en diferentes ciudades del país. La población para esta investigación son los 302 socios situados en el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), correspondientes a los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta.

4.4.3. Muestra. La selección de la muestra que se tuvo en cuenta para la aplicación del formulario, es una muestra probabilística para dar la opción que todos los elementos de la población tengan la misma oportunidad de ser elegidos. Adicional a esto será estratificada, debido a que se hizo una selección muestral por segmentos o grupos de población del Área Metropolitana de Bucaramanga –

⁴² HERNANDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNANDEZ COLLADO, Carlos y BAPTISTA LUCIO, Pilar. Metodología de la Investigación. Editorial McGraw Hill. México. 1.992. p. 193.

AMB-, con el objeto de dar la misma posibilidad de selección según el número de conductores por ciudad. Este tipo de muestra permitió aumentar la precisión de la misma y aplicar el instrumento con una mayor confiabilidad en los resultados obtenidos.

Para la muestra se manejó un nivel de confiabilidad del 95% y un margen de error de estimación del 5%. Finalmente con base en el tipo de muestreo asumido para el presente proceso de investigación (muestreo probabilística estratificado) se calculó el número total por municipio de asociados a entrevistar, utilizando el siguiente modelo estadístico:

$$n = \frac{N.(p.q).z}{(p.q).z^2 + (N-1).e^2}$$

- n: Tamaño total de la muestra
- N: Tamaño total de la población
- p: Proporción estimada de los asociados a encuestar
- q: Complemento de p (q=1-p), en este caso entre el 10% y el 90%.
- z: Nivel de confiabilidad (95%)
- e²: Límite de error estándar (5%)

Entonces;

$$N= 302 \quad p=0.1 \quad q=0.9 \quad z=1.95 \quad e^2=0.0025$$

$$n = \frac{302(0.1*0.9).1.95}{(0.1*0.9)*(1.95)^2 + (302-1)*0.0025} \quad n = \frac{53.001}{1.89}$$

$$n = 48.67 \quad (\text{Se aproxima a 49 asociados})$$

Hasta este momento se dio el primer procedimiento para obtener nuestra muestra probabilística para los 302 asociados a FUNDECONDUCOL, la cual es de 49 personas.

El segundo procedimiento estriba en el aumento de la precisión de la muestra, mediante la estratificación de la muestra probabilística en relación con las categorías o ciudades donde residen los asociados de la entidad.

fh: Fracción constante

Nh: Población de cada categoría

nh: Muestra de cada categoría

sh: Desviación estándar de cada elemento en una determinada categoría

$$fh = \frac{nh}{Nh} = ksh$$

$$ksh = \frac{nh}{Nh} \quad ksh = \frac{n}{N} \quad ksh = \frac{49}{302} = 0.1623$$

Las categorías con las cuales se trabajó y su respectiva muestra es la siguiente:

CATEGORIA ASOCIADOS A FUNDECONDUCOL	POBLACIÓN (fh): 0.1623 Nh(fh):nh	MUESTRA
Bucaramanga	156	26
Floridablanca	69	11
Girón	58	9
Piedecuesta	19	3
TOTAL	N: 302	n:49

4.4.4. Técnicas y Herramientas de Recolección de Información

- **Observación**
 - **Observación participante o directa.** El acercamiento directo a los sujetos objeto de investigación, se realiza en forma extensiva e intensiva llegando a un número de individuos, instituciones tanto en sus lugares de trabajo (terminal, bus), como en su residencia -por medio de visitas domiciliarias-. La ventaja de esta técnica es que no incide o afecta en el comportamiento habitual de los sujetos objeto de investigación. Sin embargo, se registran variantes en los comportamientos habituales ajenos a la observación participante, propios del entorno del sujeto (timbre telefónico, convocatoria a reunión, entre otros) que alteran el patrón de conducta.
 - **Observación no participante o indirecta.** Se analizan los hechos por medio de documentos (proyectos, actas de reuniones, informes, entre otros) en ellos se encuentra registrada información que permite un conocimiento de los hechos que antecedieron. Permite obtener información institucional (modo de funcionamiento, recursos, planeación...) e igualmente obtener información sobre las conductas de los conductores dentro de su entorno laboral y familiar.
- **Formularios.** Cuestionarios con preguntas abiertas y cerradas dirigidas a los asociados a Fundeconducól, buscando determinar las características socio familiares y laborales que afectan y/o potencializan el desarrollo integral. Se diseñaron los siguientes :

Formulario 01/08. Asociados. (Ver anexo C).

Formulario 02/98. Representante Legal. (Ver anexo D).

- **Visitas domiciliarias.** Permiten identificar cercanamente la situación subjetiva y las percepciones de los asociados a FUNDECONDUCTOR y sus familias. Es importante tener presente que se trabajó con personas del núcleo familiar que también son fuentes de información y son ellos los que llegan a ser protagonistas de procesos de transformación social al integrarse a otros grupos sociales, económicos, culturales, entre otros; dado que el conjunto de las interrelaciones que existen entre el ser humano y su entorno es básico para su desarrollo humano.

En la investigación se tomó como guía base en la visita realizada⁴³, el formulario No. 01/08 – Asociados (ver anexo C). No obstante, se indagó sobre el funcionamiento familiar, es decir, relaciones de familia por subsistemas, liderazgo, límites, afectividad - comunicación, ciclo vital: **a.** Relación matrimonial habitual -interacción como cónyuges, percepción de la adaptación al rol propio y del compañero; elementos de la relación de roles matrimoniales en los niveles social y afectivo; la identidad y estabilidad de la relación matrimonial-. **b.** Relación paterno-filial habitual -relaciones de la pareja y de cada progenitor con el hijo, la influencia de la pareja y de cada uno sobre el hijo y viceversa-. Así mismo, se indagaron los problemas psico-sociales de la familia: -clima emocional, comunicación, metas compartidas, actividades placeras, enfoque de la autoridad, división del trabajo, actitudes ante la crianza de los hijos- Información que fue registrada en el diario de campo.

- **Diario de Campo.** Es un instrumento de apoyo, cuyo objeto es registrar la actividad diaria realizada durante el periodo de prácticas de forma descriptiva e interpretativa. (Ver anexo E)

⁴³ En consideración al horario de trabajo de algunos conductores y a la imposibilidad de aplicarles el formulario en las oficinas ubicadas en el Terminal de Transportes de Bucaramanga, se concertaron visitas domiciliarias en aras de obtener la información requerida en el presente estudio.

Este soporte documental personal diario se inició el primer día de prácticas, en él se incluyeron las actividades realizadas en la Fundación y en las sesiones de supervisión. Los objetivos, entre otros, fueron anotar la programación y reflexión de las acciones realizadas que sirvieron de base para la elaboración del documento final. El instrumento buscaba registrar las actividades efectuadas como entrevistas con afiliados a Fundeconducól, entrevistas con profesionales de las empresas de transporte intermunicipal a las cuales están adscritos los asociados, visitas domiciliarias, reuniones, entre otros y a la vez registrar observaciones, reflexiones sobre lo realizado o por realizar, conclusiones de situaciones y hechos, etc.

- **Fuentes de Información.**

- a) Asociados a FUNDECONDUCOL
- b) Representante legal de la Fundación
- c) Integrantes del grupo familiar del Asociado

La definición de las técnicas mencionadas exigió la determinación de procedimientos de codificación y tabulación de la información. Este proceso consistió en el recuento, clasificación y ordenación de la información en tablas. La tabulación propiamente dicha comprendió operaciones aritméticas de tipo estadístico, las que permitieron la presentación de los datos a través de gráficas.

El análisis comienza con la organización de la información que va siendo recogida. Durante la recolección de la información o en momentos de su análisis, es esencial el uso de técnicas como: comparación de la información recogida por -dos .o más personas-, recolección del mismo tipo de información mediante diferentes técnicas (aplicación del formulario diseñado, visita domiciliaria, observación, etc.), a fin de evitar los sesgos en los datos obtenidos.

El análisis de la información comprendió descripciones e interpretación de los sucesos encontrados, especialmente en la observación. Dicha interpretación implicó el registro de los significados que las personas le dan a sus vidas, a sus acciones, a las acciones de otros, a los contextos en los cuales interactúan, etc., relacionados con la labor del gremio del transporte.

Finalmente, es de mencionar que para el análisis de contenido de las preguntas abiertas insertas en los formularios aplicados, se realizó una contabilización de frecuencias de elementos que se reiteraron dentro de los mismos.

4.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

<u>VARIABLE</u>	<u>INDICADOR</u>	<u>INDICE</u>
Identidad	Sexo	Masculino; Femenino
	Edad	Número de años
	Estado Civil	Soltero; Unión libre; Casado; Divorciado; Separado; Viudo
Entendimiento	Escolaridad	Primaria; Secundaria; Técnico; Universidad; Ninguna; Otra
Subsistencia	Estrato	1; 2; 3; 4; 5; 6
	Ocupación	Empleado; Desempleado; Estudiante; Hogar; Otro
	Ingresos Familiares	De \$400.000 a \$700.000; De \$700.001 a \$1.000.000; De \$1.000.001 a \$1.300.000; De \$1.300.001 a \$1.600.000; Otro
	Tenencia Vivienda	Propia; Arriendo; Invasión; Otra ¿Cuál? _____
	Área Vivienda	m ² _____
	Número de Cuartos	Cantidad _____
	Tenencia Vehículo	Si; No
	Satisfacción Necesidades (con salario devengado)	Si (totalmente, parcialmente); No; No informa
	Satisfacción Laboral (acorde al perfil y experiencia)	Bien; Regular; Mal; NI
	Problemas Salud Física	Tensión alta; Insomnio; Stress; Cansancio; Respiratorios; Digestivos; Otro
Afecto	Integrantes del Hogar	Cantidad _____
	Relación Familiar	Armónica; Conflictiva; Distante; Inestable; NI
	Frecuencia Actividades Recreativas	Constantemente; De vez en cuando;

<u>VARIABLE</u>	<u>INDICADOR</u>	<u>INDICE</u>
Afecto	Familiares	Casi nunca; Nunca
	Proyecto de Vida Personal y/o familiar	Si ¿Cuál(es)? _____; No ¿Por qué? _____
Protección	Afiliación EPS	Si _____ Cuál _____; No _____
	Afiliación ARP	Si _____ Cuál _____; No _____
	Afiliación Pensión de Jubilación	Si _____ Cuál _____; No _____
	Posee Seguro de Vida	Si _____ Cuál _____; No _____
Participación	Participación en Asambleas Fundeconducol	Sí ¿Por qué? _____; No ¿Por qué? _____
	Utilidad Asambleas Fundeconducol	Sí ¿Por qué? _____; No ¿Por qué? _____
	Solución Problemas Presentados	Todos; Algunos; Ninguno; No informa
	Preocupación Problemas Asociados	Sí _____; No _____; No Informa
	Programas y/o servicios ofrecidos (Fundeconducol)	Sí ¿Cuáles? _____; No ¿Por qué? _____ No Informa
	Apoyo (Fundeconducol) Mejoramiento Condiciones de Vida	Sí; No; No Informa
	Estrategias (Fundeconducol) Ejercicio Eficiente Participación Asociados	Sí; No ¿Por qué? _____; No Informa
	Estrategias y/o Mecanismos Participación Trabajo Asociativo	¿Cuáles? _____
	Prioridad Problemas Asociados (Fundeconducol)	¿Cuáles? _____
	Dificultades, Limitantes y/o Problemas que tiene la fundación para desarrollar su labor	¿Cuáles? _____
	Proyección Institucional Fundeconducol	¿En qué aspectos? _____
	Gestión para la consecución de nuevos recursos (Fundeconducol)	Si; No; No informa
	Propuestas, Programas y/o Servicios a desarrollar la Fundeconducol	Económico: _____; Familiar: _____; Capacitación: _____; Salud: _____; Laboral: _____
Ocio	Actividades Tiempo Libre	Práctica algún deporte; Ve TV; Escucha música; Asiste a centros recreativos; Se reúne con compañeros; Realiza actividades con amigos; Otras ¿Cuáles? _____
	Actividades Integración Laboral	Si; No; No informa
Creación	Desarrollo de Habilidades y Conocimientos a partir del Trabajo	Si ¿Cuál(es)? _____; No; No informa
	Cursos de Capacitación ofrecidos por la Empresa de Transporte	Si ¿Cuál(es)? _____; No; No informa
Libertad	Relación Interpersonal con Compañeros de Trabajo	Excelente; Buena; Regular; Mala; NI

<u>VARIABLE</u>	<u>INDICADOR</u>	<u>INDICE</u>
Libertad	Relación Interpersonal con personal administrativo Empresa de Transporte	Excelente; Buena; Regular; Mala; NI
	Reacción ante una Situación Problemática en el Trabajo	Es prudente; Exagera la situación y su respuesta; Se deja llevar por sus deseos y necesidades en vez de por las normas establecidas; Se limitan a lo seguro, predecible y estable para evitar estas situaciones; Otra ¿Cuál? _____
	Percepción de compañeros ante opiniones y/o apreciaciones	Son receptivos a sus comentarios; Percibe irrespeto; Su experiencia no es valorada; Otros ¿cuál? _____
	Problemas presentados en desarrollo del trabajo	Extensas jornadas laborales; Dificultades con los compañeros de trabajo; Dificultades con su(s) jefe(s); Dificultades para realizar su trabajo; Falta de apoyo técnico por parte de la empresa; Los elementos de trabajo son insuficientes; No informa; Otros ¿cuáles? _____
	Apoyo (Empresa de Transporte) Mejoramiento Condiciones de Vida	Actividades; Servicios; Programas; Otros

5. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN

Las personas dedicadas a la actividad del transporte de carga y pasajeros en Colombia “han sido invariablemente hombres, prácticos, casi todos autodidactas, que fueron acomodando una infraestructura elemental y los vehículos disponibles para ofrecer servicios conforme aumentaba las necesidades del transporte y el mercado, hacia nuevos requerimientos en los cuales debían cubrirse demandas inimaginables en los albores del negocio”.⁴⁴

Aunque los conductores presentan una considerable movilidad geográfica, regularmente tienen establecidas familias en su lugar de origen, pero por su trabajo se distancian regularmente del núcleo parental, con quienes sólo comparten tiempos esporádicos. Muchos de ellos, casados y con varios hijos, quieren para ellos la educación a la que no tuvo acceso después de la primaria, de suerte que el principal incentivo de su trabajo, es brindar oportunidades de educación superior a sus descendientes determinando dicha meta como un aspecto fundamental en su proyecto familiar.

Sin embargo, no se puede desconocer que frecuentemente en su diario trasegar el conductor es un

marinero de tierra firme, enamorado aquí y allá. Por lo regular no modificaba su ruta, pues quería mantenerse entre su casa, donde la abnegada mujer lo esperaba cada tercer día, el tiempo promedio entre los sitios de origen y destino y el hotel de la pernoctada donde era atendido amorosamente por su mocita de turno, que alternaba con lo que se atravesara por el camino convencido como estaba que ante una oportunidad es mejor que haga daño a que se pierda.⁴⁵

⁴⁴ SALAZAR MONTOYA, Jaime. Op. Cit. p.112

⁴⁵ Ibíd. p.99 - 100.

En lo referente a la alimentación el conductor intermunicipal consume los diferentes platos de las regiones por donde transita;

comerse los mejores frijoles, el sancocho de carne gorda más sazónada, el sustancioso ajiaco de la sabana, los patacones pisados del valle o las arepas santandereanas más aliñadas. Su desgastador trabajo cotidiano hizo de él un ser hambreado y para saciar su apetito surgieron los mejores restaurantes del país, acreditados siempre por el número de camiones parqueados al frente⁴⁶.

Esto ha llevado a que también presente algunos inconvenientes de salud referidos al régimen alimenticio y su estado de sedentarismo.

Para el conductor su vehículo, con sus unidades de cabinas con camarotes, provistos de equipos de sonido sofisticados, televisores con DVD, y teléfonos celulares, es en muchos casos, su hogar de carretera. De ordinario consume alcohol cuando no está trabajando. Cuando llega a su lugar de origen prefieren tomar con sus amigos, sus compañeros, dejando a un lado su núcleo familiar, y por ende, esto conlleva a la fragmentación familiar, donde ya el hogar no es un todo, sino personas que viven juntas, que comparten el mismo techo pero sin ningún proyecto en común.

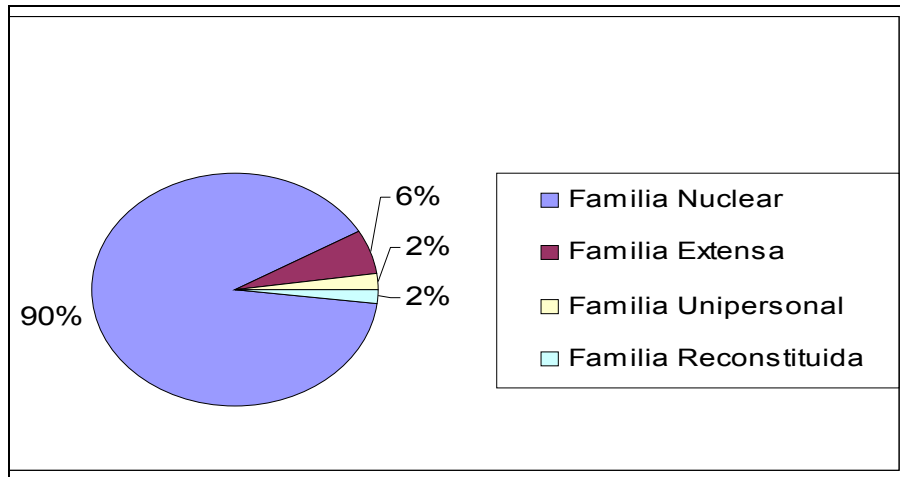
5.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-FAMILIARES QUE INFLUYEN EN EL DESEMPEÑO LABORAL DE LOS ASOCIADOS

De la misma manera en que la familia no puede ser definida por un solo concepto, aspectos como “la revolución institucional global y los cambios en la estructura de los valores”⁴⁷ han modificado los imaginarios culturales y las dinámicas relacionales que se generan tanto en la esfera familiar como social. Por lo tanto la clasificación que se haga a la familia ha variado, y existe una diversidad de tipologías en la composición y forma de organización familiar.

⁴⁶ *Ibíd.*, p.99

⁴⁷ Familia Enfoque Estructural. Op Cit., p.22.

Gráfico 1. Tipología familiar.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

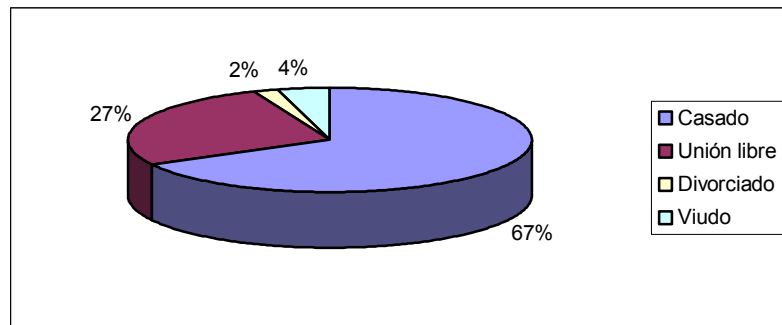
De acuerdo con las variadas formas de unión, se debe anotar que el tipo de familia existente para 44 de los entrevistados asociados a FUNDECONDUCOL es nuclear (90%), ya que esta conformada por padre, madre e hijos, de la cual se desprenden o se desprenderán en el futuro nuevos grupos familiares. Siendo su característica básica las relaciones establecidas entre sus miembros de forma mutua.

Asimismo, el 6% presenta familia extensa, la cual implica además de los miembros que componen el grupo nuclear (padres e hijos) a otros miembros con lazos de parentesco que conviven con ellos como son hermanos, abuelos y nietos. Generalmente están compuestas por tres generaciones familiares que conviven en una misma morada y comparten responsabilidades económicas.

Además, se presentan un 2% de familias reconstituidas, es decir, en ella cada padre aporta los hijos de las uniones anteriores e inician una convivencia familiar; en los casos de los asociados a FUNDECONDUCOL que tienen este tipo de familia, los hijos pueden ser del asociado, de la cónyuge o de los dos. Vale la

pena mencionar, que el 2% del total de asociados entrevistados presentan familia unipersonal, es decir, viven solos, son casos aislados donde el conductor tomó la decisión de vivir solo, después de una ruptura conyugal.

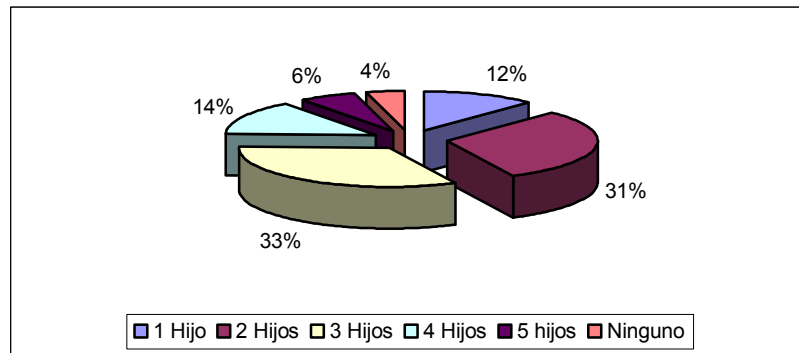
Gráfico 2. Estado Civil Asociados



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

Ahora bien, en lo concerniente al estado civil de los asociados a FUNDECONDUCOL, las familias de los conductores regularmente están formalizadas en vínculo matrimonial, pues aunque son personas que regularmente están viajando, por su tradición y religiosidad -que normalmente es catolicismo y que se practica con imágenes en sus vehículos y cuerpo- propenden por el sacramento del matrimonio (67%) o al menos una vida familiar en un unión libre (27%). En suma el 94% de los asociados a FUNDECONDUCOL poseen una relación familiar con cónyuge o compañera permanente (matrimonio o unión libre), y solo un 6% se encuentran divorciados o viudos.

Gráfico 3. Número de Hijos



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

En proporción al número de hijos de los conductores se ha visto un cambio significativo, si se revisan los antecedentes históricos del conductor en el que su núcleo familiar era muy numeroso y en promedio tenían cinco hijos⁴⁸. En la actualidad el rango de hijos por hogar de las familias de los conductores afiliados a FUNDECONDUCOL se puede encontrar que el 4% no tiene hijos, el 12% sólo tienen un hijo, el 31% tiene 2 hijos y el 33% tiene tres hijos, bajando el promedio de hijos a tres; con lo cual se deja claro que el conductor ya no es esa persona de hace unos cuarenta años, que mostraba su orgullo y su virilidad por la cantidad de hijos que tenía. Sin embargo, en algunas familias de conductores el número de hijos es considerable, ya que en un 14% la familia del conductor consta de cuatro hijos, y aún se ven familias numerosas de cinco hijos en un 6% del total de la población objeto de la investigación; estos casos se dan principalmente en los de mayor edad.

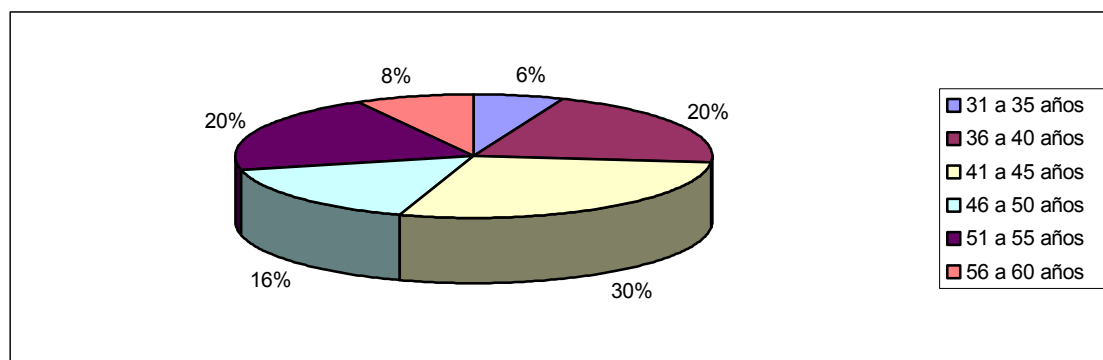
Por otra parte, el estrato económico de las familias de los conductores de transporte de carga y pasajeros asociados a FUNDECONDUCOL responde al

⁴⁸ SALAZAR MONTOYA, Op cit., p.100.

desarrollo histórico que ha tenido el gremio que se ubican en los estratos bajos⁴⁹, evidenciado en que un 34% pertenecen a estrato 2 y un 60% a estrato 3, solo se observa que un 6% se encuentran en estrato 4.

En aras de realizar un análisis detallado que permita discriminar cada uno de los componentes que inciden en la dinámica de las familias de los asociados a FUNDECONDUCOL, es pertinente observar las características personales del asociado así como de su cónyuge e hijos.

Gráfico 4. Edad del Conductor



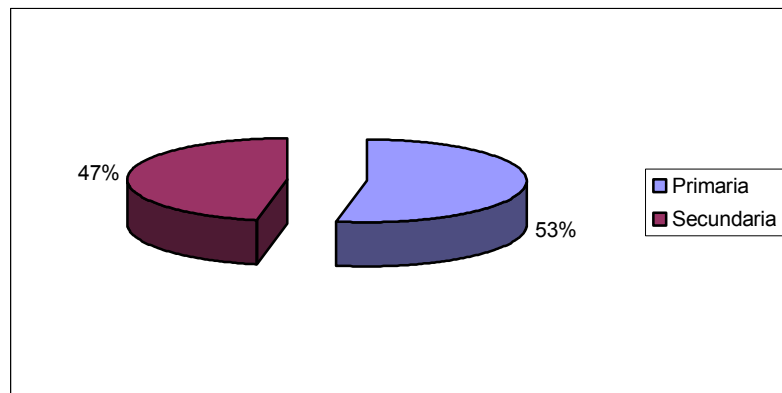
Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

Los conductores entrevistados tienden a ser personas maduras, con un amplio recorrido y conocimiento de la profesión por la experiencia adquirida a través de los años “atrás del volante” y en carretera. Son personas que están como mínimo entre los 31 a 35 años (6%), y crece progresivamente la cantidad de conductores según el grupo etáreo en el que se encuentren 36 a 40 años (20%), 41 a 45 años (30%), 46 a 50 años (16%), y 51 a 55 años (20%); no obstante disminuye el número conductores entre 56 a 60 años (8%), pues cuando se llega a la

⁴⁹ *Ibíd.*, p.99.

senectud, por lo general ya se ha cerrado el ciclo laboral de la persona, ya sea porque el estado físico no se lo permite o porque se llegó a la jubilación y se tiene una pensión que disfrutar, razón que lleva a que se busque otras alternativas para emplear el tiempo. De igual forma se percibe que en su mayoría la población, se encuentra en una franja etárea de 36 a 50 años con un 66%, que es el periodo de la vida donde el conductor ha desarrollado a plenitud su madurez física, mental y laboral a causa de su trasegar y el conocimiento adquirido a través de los años.

Gráfico 5. Escolaridad del Conductor



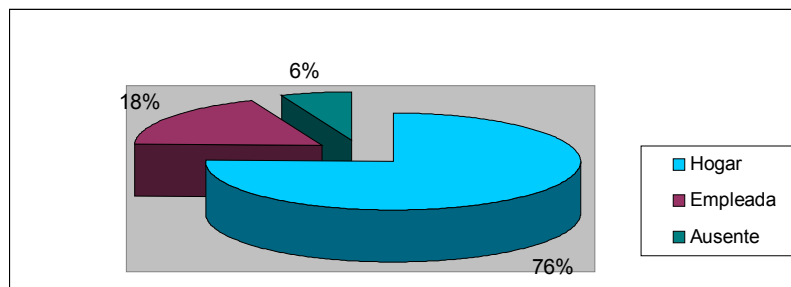
Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

Como se ha venido refiriendo en el contexto histórico, el conductor ha sido una persona que se ha alejado tempranamente de la institución educativa, siendo más empírico o autodidacta -ha aprendido a través del transcurrir de la vida, del conocimiento que le fue heredado por su padre y otras personas que han sido importantes en la enseñanza de su oficio-, de ahí la experiencia que ha acumulado a través de su práctica⁵⁰. Al igual que en el pasado, esto se refleja en los conductores de FUNDECONDUCOL, pues la mayoría (53%) ha cursado primaria y un 47% realizó estudios de secundaria. Es relevante mencionar que ningún conductor tiene estudio técnico, tecnológico ni universitario.

⁵⁰ *Ibíd.*, p.112.

Una vez revisado los aspectos personales de los asociados, es necesario identificar los concernientes al cónyuge. En lo referente al grado de escolaridad, en contraposición al conductor, la mujer ha logrado algunas mayores y mejores oportunidades de accesibilidad a la educación básica, técnica y/o universitaria. Esto se puede evidenciar con un porcentaje no muy alto, pero significativo, pues ha adquirido conocimientos técnicos en un 4% y universitarios en un 2%, mostrando que la cónyuge del conductor tiene una escolaridad más alta y de calidad que la de él mismo, ya que ningún conductor ha logrado superar la secundaria. Sin embargo, se sigue viendo un alto porcentaje de cónyuges con sólo la básica primaria (40%) y casi la mitad de su población (48%) con media vocacional.

Gráfico 6. Ocupación del cónyuge y/o compañera.

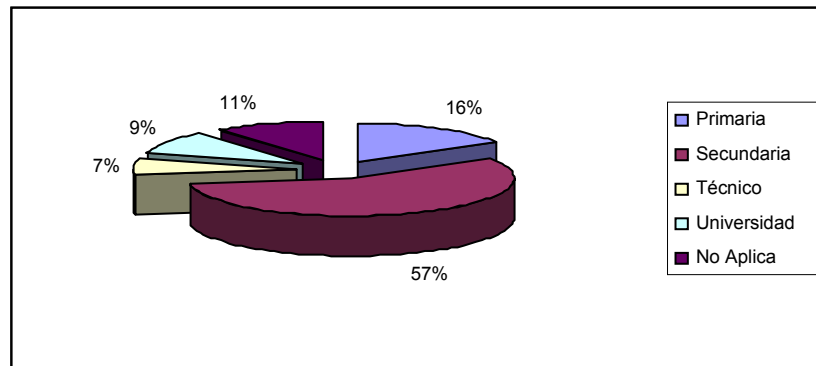


Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

A pesar que la sociedad se encuentra en constante evolución y cambio progresivo con respecto a mejores oportunidades de desarrollo y de expansión para la mujer. Ésta, al igual que el hombre, siempre ha participado en el trabajo. Pero dicha participación se ha presentado tradicionalmente en actividades que no han merecido un reconocimiento social ni monetario, como consecuencia de una cultura que ha relegado a la mujer a una posición secundaria dentro de la sociedad y el trabajo. Aún hoy en día, las labores domésticas de la mujer no están incluidas en los instrumentos formales de medición y a las amas de casa se

les considera como población económicamente inactiva. Adicionalmente, el gremio de los conductores ha sido de hombres que regularmente sólo ellos proveen lo económico, y por tanto el rol de la mujer se ha enmarcado en las labores cotidianas de preparación de alimentos, lavado y arreglo de ropas, crianza de los hijos, mantenimiento de la vivienda, cuidado de ancianos y enfermos y por supuesto de obediencia a su esposo y/o compañero. Esto se puede corroborar con la gráfica No 6 la cual arroja un 76% de mujeres –cónyuges y/o compañeras de los conductores- dedicadas al hogar. Sólo el 18% del total de las compañeras sentimentales de los asociados se encuentran empleadas en diferentes oficios. Por último, una pequeña minoría (6%) se encuentra ausente (Fallecidas) de su hogar.

Gráfico 7. Escolaridad de los Hijos



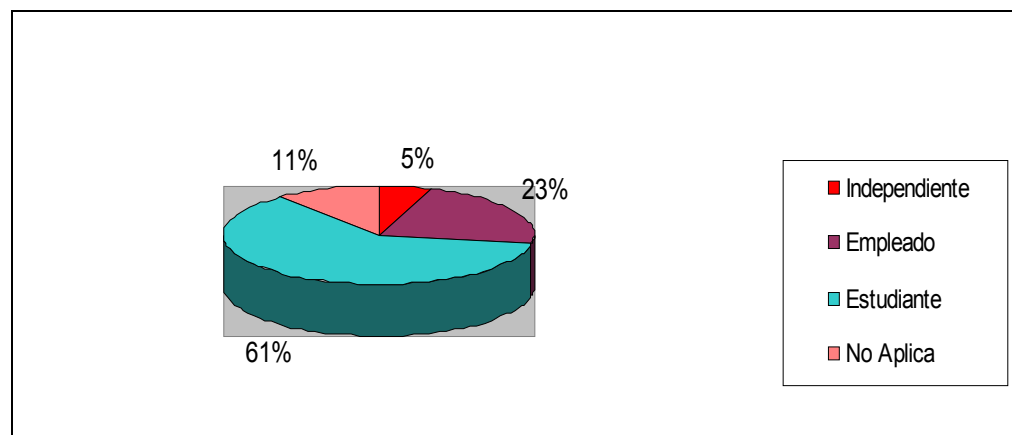
Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

Al igual que con la cónyuge y/o compañera, el nivel educativo de los hijos es mucho más elevado que el de los padres, debido a que por tradición y demanda de la época, los conductores tienden a proveer de una mayor educación a sus hijos, brindándoles las oportunidades que no tuvieron durante su época de juventud por diferentes factores económicos, laborales y/o sociales, enraizados en la cultura prevaleciente en su familia de origen. Es así que tienen hijos que

adelantan estudios universitarios 9%, estudios técnicos o tecnológicos 7%, estudios de secundaria 57% y estudios de básica primaria 16%. Es de mencionar que un 11% de los hijos de los asociados son infantes (bebés) y/o niños que no se encuentran en edad escolar.

En general, se evidencia que acorde a la edad y a la importancia generacional que el conductor le ha dado a la educación, sus hijos han venido formándose progresivamente, pues históricamente los hijos profesionales son el orgullo del conductor⁵¹.

Gráfico 8. Ocupación de los hijos.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

Con relación a la ocupación laboral, en la generación de los hijos de los conductores se observa que existe un gran porcentaje de jóvenes que le apuestan a la educación, ya que como se había mencionado, el conductor quiere para sus hijos las mejores oportunidades de desarrollo. El 61% de los hijos son estudiantes de tiempo completo, 23% son empleados y un 5% son trabajadores independientes.

⁵¹ *Ibíd.*, p.103.

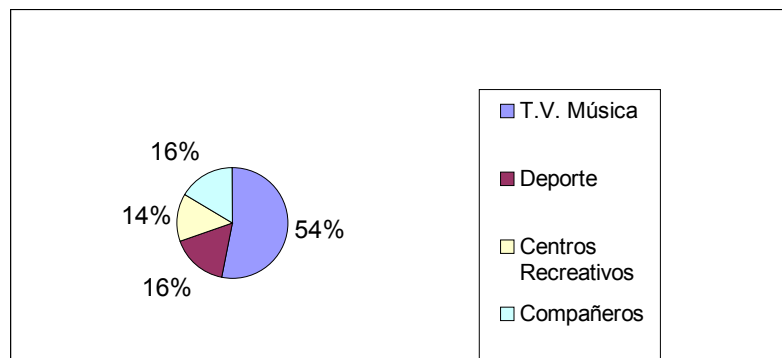
- **Dinámica Familiar.** Los conductores perciben su relación familiar positivamente; para el 98% es buena; reconocen en sus hogares, lugares de descanso donde comparten algunos momentos dada la labor que desarrollan; no se encuentran al hilo de la minucia cotidiana y de lo que verdaderamente sucede al interior de sus familias, ya que cuando él está de regreso en la vivienda, todo cambia para hacerle agradable su estadía; el núcleo familiar tiende a readaptar su dinámica cotidiana a petición de la madre, respondiendo a los requerimientos de calma y tranquilidad que el jefe del hogar necesita para reponer las energías invertidas en el desarrollo de su labor; entonces es como si se tuviera dos hogares; uno con el padre y otro con la madre, pues muchas decisiones sobre el funcionamiento del hogar y la familia: gastos del hogar, actividades y responsabilidades de los miembros de la familia recaen en la mayoría de los casos sobre el hombre, quien tiene derecho a tomar la decisión final, excepto en aquello que tienen que ver con las tareas y responsabilidades del hogar. Esto, hasta cierto punto, se debe al hecho de que los hombres en la sociedad machista manejan la mayoría de los recursos de la familia y tradicionalmente ellos sienten que tienen el derecho a tomar las decisiones por la familia. Los hombres deciden sobre las compras familiares y las actividades para los niños/as, particularmente aquellas que tienen que ver con salir fuera de la casa. Sólo cuando el esposo no está en la casa, deciden las esposas. Y un 2% dice que percibe su relación distante, debido a que está separado, optó por estar solo y no rehacer su vida de pareja.

Hay que mencionar que la propuesta de Desarrollo a Escala Humana de Max Neef, en su centro medular, se orienta a cumplir la satisfacción de las Necesidades Humanas Fundamentales, por esto, el ocio, la recreación, el afecto y el entendimiento⁵² son necesidades apremiantes para el individuo.

⁵² MAX NEEF, Op. Cit., p.32.

Para la mayoría de los conductores (96%) las actividades familiares se realizan esporádica o eventualmente; esto se debe a que la ocupación laboral del padre de familia invade la mayor parte del tiempo, y el poco que le queda lo utiliza para descansar escuchando música o viendo televisión (ver gráfica No.4) y en otras actividades con compañeros pero no con su familia. En consecuencia, las limitaciones de tiempo le impiden acceder al conocimiento de las actividades, los gustos o preferencias que tiene su núcleo familiar; y finalmente, todo converge en una integración de efectos negativos que entorpecen e impiden el mejoramiento del bienestar de su hogar. Un 2% afirma que le dedica cantidad y calidad de tiempo a su familia, pues están a punto de obtener la jubilación, la carga de trabajo es más liviana, lo que les permite compartir con sus familias. Y finalmente un 2% adicional son conductores separados, que no tienen una vida conyugal.

Gráfico 9. Tiempo Libre.

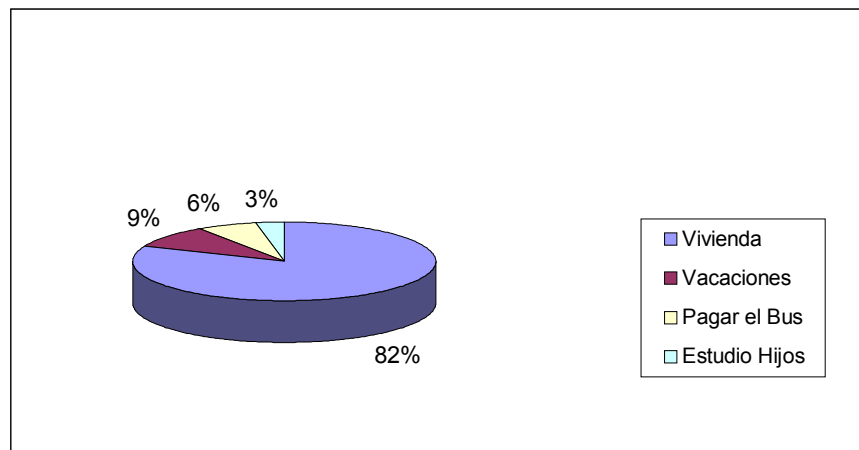


Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCTOR ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

Como se evidencia en la gráfica No. 9, la mayoría de los conductores dedican su tiempo libre a actividades pasivas o de descanso, viendo TV o escuchando música (54%), un 16% práctica alguna actividad deportiva y otro 16% se reúnen con compañeros o amigos, en muchas ocasiones para compartir algunas cervezas. Tan sólo un 14% dedica su tiempo libre y de esparcimiento para asistir

a centros recreativos, a los cuales la empresa de transporte tiene afiliación. Como de hecho, en estas actividades no vinculan a sus familias, es indiscutible que el conductor es una persona que tiende a distribuir su tiempo en diferentes actividades que no involucran a sus familiares.

Gráfico 10. Proyectos Familiares.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

En lo concerniente a la proyección familiar y/o personal, el 65% de las familias de los conductores tienen algún proyecto, ya sea relacionado con la consecución de vivienda, bus, viajes y educación superior para sus hijos (ver gráfica No. 10). Por el contrario, el 35% no cuenta con planes ni proyectos, principalmente debido a que son personas que se encuentran en edad avanzada o que tienen vivienda propia o simplemente han cumplido con sus expectativas de vida.

Las aspiraciones que tienen las familias de los conductores que se proyectan en la consecución de un bien inmueble, es notable, con un 82%, cuyo principal proyecto es la adquisición de vivienda propia. También en un promedio no tan alto, pero significativo, se encuentra que el 9% aspiran ir de vacaciones con el propósito de compartir en familia, ya que a pesar que los conductores viajan

constantemente, poco es el tiempo que invierten para disfrutarlo con su núcleo familiar. Un 6% desea adquirir un bus, para así convertirse en sus propios jefes. Por último, el 3% quiere brindar a sus hijos educación para contar en un futuro con profesionales exitosos, y de esta forma darles la oportunidad de tener una vida plena y satisfactoria, la que hubieran querido para ellos, pues el estudio es motivo de gran orgullo para el conductor.⁵³ En consecuencia y como lo alude Max Neef el mejor proceso de desarrollo es aquel que permite elevar más la calidad de vida, y por ende las posibilidades que tengan de satisfacer adecuadamente sus necesidades más fundamentales, (...) se construye a partir del protagonismo real de las (mismas) personas, de tal manera que se transforme a la persona-objeto en persona-sujeto de desarrollo”⁵⁴.

Ahora bien, la inmensa mayoría de las cónyuges y/o compañeras de los conductores (68%) tienen capacitación o experiencia en una actividad productiva, no obstante, que por la cultura machista⁵⁵ del gremio en la actualidad no ejercen

⁵³ SALAZAR MONTOYA, Op. Cit. p.103.

⁵⁴ MAX NEEF, Op. cit., p.25.

⁵⁵ Machismo es una creencia en la superioridad del hombre, un concepto usado para designar una orientación y comportamiento de los hombres, que se expresa como un culto a la virilidad (Pescatello, 1973; Stevens, 1973a; Golwert, 1980; Gutiérrez y Villa, 1988)... El machismo se refiere a la creencia en la pretendida superioridad de los hombres basada en su sexo, expresada en valores de individualismo, competición, proeza (orgullo) sexual y dominación sobre otros hombres y mujeres (Geyer, citado en Tancer, 1973, p. 211). Otros rasgos de los hombres *machos* tienen que ver con arrogancia y orgullo (es decir, una actitud despótica - dominante hacia cualquiera en una posición inferior); intransigencia y posiciones inflexibles; insensibilidad hacia las mujeres, a veces expresada en formas hostiles y crueles (Stevens, 1973b)... El *marianismo* es considerado como una categoría complementaria del machismo. Se basa en el culto a la virgen María. Se espera que las mujeres desarrollen la capacidad para soportar todo el sufrimiento que resulta de los comportamientos del hombre - macho, incluyendo la aceptación de y aún el ajuste a las aventuras extramaritales de los hombres (esposos). Manteniendo una imagen pura, virginal, las mujeres obtienen gran respeto como madres y esposas (Pescatello, 1973; Stevens, 1973; Ehlers, 1991; Lips, 1991)... La influencia de la religión y la iglesia está relacionada con el complejo cultural del machismo - marianismo en la sociedad Colombiana. *La institución religiosa, como un grupo de reglas e ideología, ofrece un marco de referencia etiológico regulador amplio y de apoyo de la estructura familiar patriarcal* (Gutiérrez, 1988, p. 117). Esta influencia en la configuración social, cultural y psicológica de la masculinidad y la femineidad y de las relaciones de género en América Latina y particularmente en Colombia es enorme y: *Sirve para reafirmar, de una manera mas íntima, la subordinación de las mujeres y para relegarla sólo a actividades reproductivas, porque debido a su naturaleza pecadora, ella debe ser castigada con parto y crianza dolorosos. El hombre fue*

una actividad productiva, pues el 32% de las mujeres sólo se dedican a las labores domésticas o el trabajo del hogar.

En la cultura e ideología machista

algunos de los mitos que caracterizan a los hombres y a las mujeres se ven como dicotomías: suave - fuerte, sentimental - frío, intuitiva - racional, frágil - fuerte, dependiente - independiente. Con respecto a su moral sexual, las mujeres son *monógamas*, los hombres, polígamos; las mujeres vírgenes, los hombres, *expertos*; las mujeres son fieles, los hombres, infieles. Además de aprender los mitos durante el proceso de socialización, éstos operan en forma consciente y no consciente en aquellas personas que los desarrollan. En este sentido, es posible que un hombre machista no reconozca ni piense que es machista, lo cual no niega, de ninguna manera, la existencia del mito. Como asegura Gissi, *sólo muestra una diferencia entre lo que se dice y lo que se hace* (Gissi, 1982, p. 68).

Las manifestaciones del machismo se ven en comportamientos reales y son también reforzadas por expresiones idiomáticas, chistes, proverbios y leyendas culturalmente compartidos por la población general, y que comúnmente apoyan las opiniones de los hombres y sirven para justificar su comportamiento. Estas manifestaciones se transmiten a otros, principalmente en forma no consciente. Dichos tales como: *la casa es para comer y dormir, de resto el hombre pertenece afuera con sus amigos* (Brandes, 1984, p. 217); *los hombres no hacen esas cosas (trabajos domésticos)*; *ó es muy feo que el hombre esté en la cocina* (Osorio, 1989, p. 97); *ó un hombre tiene que ser verraco* (violento, fuerte, macho) (Osorio, 1989, p. 96), son comunes.

En la práctica, el machismo se expresa en variedad de formas y en diferentes dimensiones de la vida social.

Como a los hombres se les atribuyen características especiales de superioridad en sus dimensiones biológica, sexual, intelectual y emocional, se les otorgan derechos y privilegios que les permiten comportarse y actuar en forma que los favorece, mientras que, al mismo tiempo, devalúan a otros. Se les ha dado *el derecho* a los recursos y a comportamientos físicos, económicos y sociales que les dan poder sobre las mujeres, los niños/as y otros hombres, e incluyen la consideración de las mujeres como propiedad o como posesión. Por otro lado, se dice que las mujeres son física y mentalmente dependientes de los hombres. De igual manera se piensa que los niños/as son desvalidos y dependientes (Gissi, 1982; Gutiérrez, 1989).

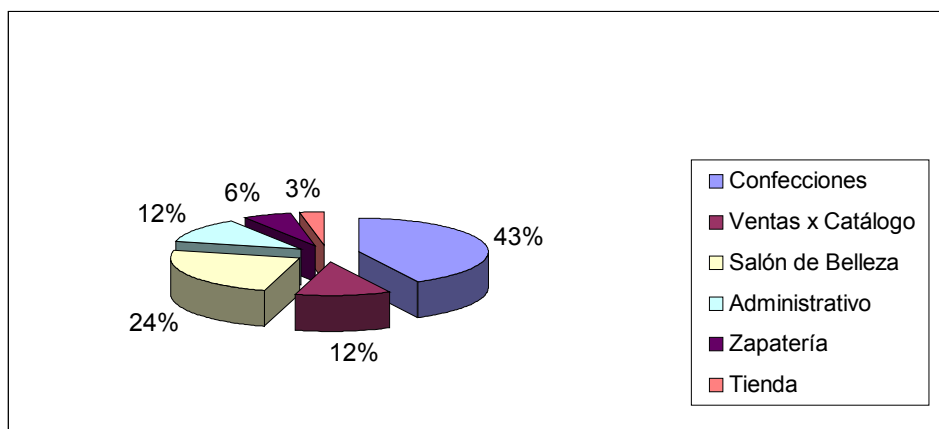
Con todas estas características, los hombres dominan a las mujeres en los campos económico, político, cultural, psicológico y sexual (Gissi, 1982; Sánchez, 1986)... La estructura familiar y el tipo de vida familiar que resulta de un ambiente social machista, afecta diferentemente a hombres y mujeres de diferentes edades, siendo las mujeres las que sufren los efectos más negativos. Las mujeres (y las niñas) son mantenidas en

«castigado» con su trabajo... (Carlessi, s.f., p. 62). RESTREPO RAMIREZ, Dalia. Desigualdad de Género. Privilegios y derechos culturales en familias de Caldas. División de Procesos Editoriales, Secretaría General – ICFES. Santafé de Bogotá, Colombia, 1999. p.27-29.

condiciones subordinadas y limitadas, que les impiden un completo desarrollo humano.⁵⁶

A pesar de las imposiciones culturales, algunas mujeres invierten parte de su tiempo en diferentes oficios.

Gráfico 11. Tipo de Ocupación de la Cónyuge y/o Compañera.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

Un 43% de las cónyuges y/o compañeras -mujeres en su totalidad- de los asociados trabajan en el sector de la confección; un 12% se dedica a las ventas por catálogo a amigas y familiares; un 24%, presta el servicio de salón de belleza, se ofrecen por lo general en los garajes o salones improvisados en las salas de sus viviendas; un 6% labora en zapatería; un 12%, se desempeña a nivel administrativo en diferentes organizaciones públicas o privadas, y por último, un 3% con la ayuda de su esposo y/o compañero, cuentan con tienda de barrio. La evolución y características de la participación de la mujer en el trabajo, tanto en el mercado laboral propiamente dicho (trabajo asalariado) como en la producción directa de bienes y servicios (trabajo independiente), constituye, sin embargo, la cara complementaria de las características y fenómenos que presenta la mujer en

⁵⁶ *Ibíd.* p.32-33

las actividades de sostenimiento del hogar, pues ayuda a la familia a suplir de alguna manera algunas de las necesidades básicas de subsistencia axiológicas (alimentación, abrigo, trabajo⁵⁷).

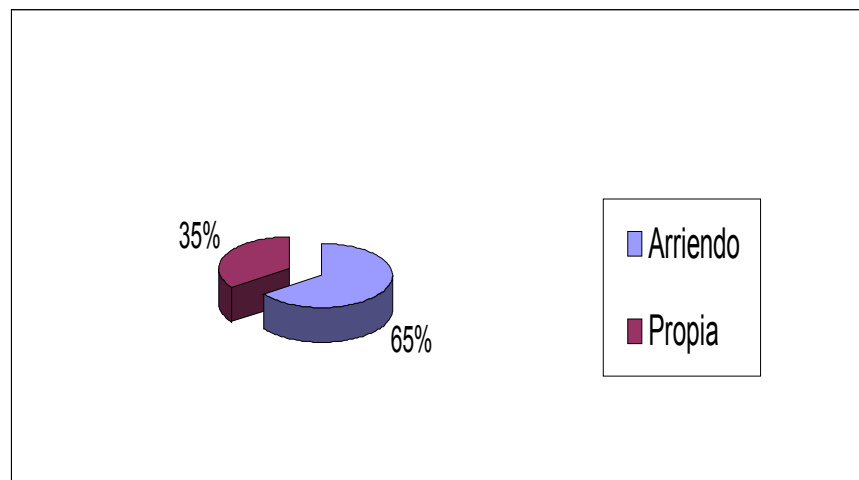
Teniendo claro el aporte económico que la cónyuge y/o compañera permanente aporta en la manutención del hogar y los recursos económicos que proporciona el jefe del hogar, para la mayoría de los asociados los ingresos mensuales que perciben les ha permitido suplir las necesidades básicas individuales y familiares; el 80% de la población estima que el ingreso mensual está entre \$700.000 y \$1.000.000, suma adecuada si se tiene en cuenta el nivel educativo de los conductores, pues solo cuentan con primaria y en algunos casos con educación secundaria, sumado a ello, lo que denominan “barbachas”, se puede decir que obtienen excelentes ingresos mensualmente.

Un 18% de la población reconoce que gana un poco más de un millón de pesos, ubicándose en el rango de \$1.000.000 y \$1.300.000. Es de mencionar que los valores mencionados fluctúan conforme a la época del año en que se encuentren, incrementándose el ingreso en temporada de vacaciones y/o de descanso colectivo. Por último, se encuentra un porcentaje mínimo (2%) de conductores que están en el rango del \$1.300.000 y 1.600.000, ubicados por encima del promedio, dado por dos factores: la temporada del año y el ser propietario del vehículo. Sólo una minoría (10%) de los conductores tienen la propiedad del vehículo en el que laboran, algunos tienen muchos años de experiencia en el medio, lo que les ha permitido comprar el bus con un crédito bancario. Al contrario, la inmensa mayoría (90%) representa a los conductores típicos asalariados, trabajadores que el sueldo que devengan lo invierte en los gastos familiares, que ambicionan la tenencia de vivienda propia y la adquisición de un vehículo.

⁵⁷ MAX NEEF, Op. cit., p.32

Otro aspecto importante, es la ocupación del espacio en la vivienda, 46 de las familias de los asociados se encuentran en condiciones dignas (94%), respecto al espacio, se da un promedio inferior a 2 personas por cuarto. Sólo el 6% tienen un promedio superior a 2 personas por cuarto, ubicado en estrato dos, lo cual indica que el hacinamiento es mínimo en familias de estratos medios.

Gráfico 12. Tenencia de vivienda.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 1.

En lo referente a la tenencia de vivienda es preciso mencionar que el 65% de la población total de la investigación en la actualidad no poseen vivienda, pagan arriendo, por lo cual tener casa propia es una necesidad básica axiológica de protección que las familias quisieran cubrir (gráfica No. 12). Al contrario, un 35% muestra a las familias cuenta con vivienda propia, a la que quieren hacerle mejoras para vivir más cómodamente.

5.2. FORTALEZAS Y/O ALTERNATIVAS QUE POSEEN LOS ASOCIADOS A FUNDECONDUCOL PARA SU DESARROLLO LABORAL

Retomando el postulado del Desarrollo a Escala Humana de Max Neef orientado a cumplir con la satisfacción de las necesidades básicas fundamentales axiológicas, la subsistencia y protección, entre otras, y las necesidades según categorías existenciales tales como tener trabajo, alimentación, abrigo,⁵⁸ etc. Es preciso conocer que necesidades son cubiertas con el salario devengado por los asociados y si éste las cubre en su totalidad.

Para 37 de los conductores entrevistados su salario le alcanza para cubrir las diferentes necesidades familiares (76%), esto hace ver que el conductor es una persona responsable y veedora de las vicisitudes del hogar, al igual que tiende a ser agradecida con la empresa donde labora. Un 24% considera que el sueldo sólo les alcanza para lo necesario, esto principalmente es debido a que el conductor se encuentra pagando un préstamo para vivienda o vehículo, por lo que se ve en la necesidad de ajustar un poco los gastos, y así cumplir con las mínimas necesidades básicas fundamentales.

La mayoría de los asociados (90%) consideran que el salario que reciben esta acorde a su perfil y experiencia laboral, cuentan con un sueldo básico, fijo y considerable, que les permite tener tranquilidad y estabilidad económica; adicionalmente les cancelan comisiones, las que les son entregadas por cada ruta intermunicipal que realicen en el transcurso del mes; si se encuentran en temporada, el salario se incrementa considerablemente. Además, a nivel informal tienen un ingreso extra -lo denominan "barbachas"- . Sólo un 10% se siente un poco insatisfecho con el salario que devenga, porque se ven obligados a ajustar

⁵⁸ MAX NEEF, Op. cit., p.32.

su presupuesto familiar para cumplir con algunas obligaciones, como por ejemplo cancelar el crédito de la casa o el vehículo.

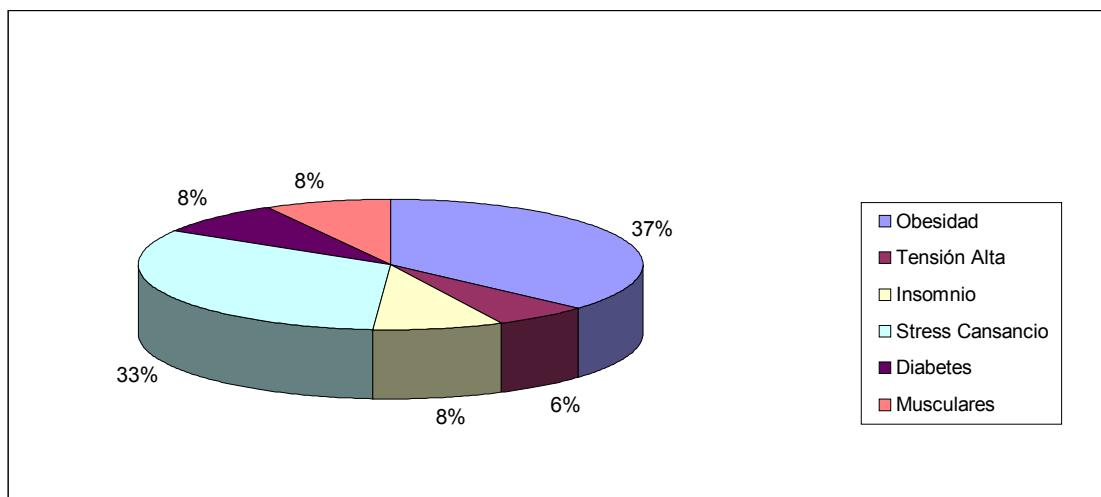
En lo pertinente a la participación laboral, es puntual aclarar que según la propuesta de Desarrollo a Escala Humana de Max Neef, la participación es una necesidad fundamental que se encuentra en la categoría de necesidades axiológicas, por lo que es de suma importancia conocer la percepción de los conductores al respecto. Un 55% perciben que la participación en la empresa que labora es negativa, debido a que las directivas y jefes inmediatos, no los hacen partícipes en la toma de decisiones o por lo menos en su comunicación, que al final afectan o benefician directamente al conductor e indirectamente a los directivos. Esto se da, principalmente, porque para el empleador el conductor es una persona que siempre realiza la misma rutina, no reconoce la importancia que tiene su labor, opinión y el conocimiento que ha adquirido. Por otro lado, el 45% dicen que si pueden participar en la toma de decisiones en su trabajo, sin embargo, esto se da no como una oportunidad para que el conductor manifieste su opinión frente a una decisión a tomar sino como la consecuencia de la despreocupación de los jefes con el conductor -dejándolos solos en su labor-, esperando únicamente por parte del empleado, el producido del vehículo en el mes.

En consecuencia, la empresa de transporte no le consulta a sus conductores sobre sus necesidades; en un 36% se da un rotundo no y el 46% no informa, lo que devela un claro y amplio desinterés que tiene la empresa para con sus conductores y familias, esta es una problemática que se ha dado a través de la historia del transporte en Colombia, al patrón o los miembros del área administrativa de la empresa de transporte, sólo le interesa el orden en las cuentas y la continuidad en la prestación del servicio, dejando de lado las

necesidades que el conductor y su familia puedan tener⁵⁹. Un 18% manifiesta que la empresa indaga sus necesidades, esto se da porque tal vez se confunden con FUNDECONDUCOL, que si se ve en la obligación, de investigar las problemáticas de los conductores.

Es así que partiendo del concepto de desarrollo integral, plasmado por Max Neef en el Desarrollo a Escala Humana, el indicador principal es el de vida de las personas, determinada por la satisfacción de las Necesidades Humanas en tanto se vuelven sujetos de sus vidas⁶⁰, es preciso mencionar que la subsistencia, la protección como necesidades axiológicas y las necesidades según categorías existenciales tales como tener salud física, salud mental, estar afiliados a seguridad social, sistemas de pensiones y seguros, entre otras, se hace necesario conocer cuáles de estos aspectos le son proporcionados al conductor conforme lo estipulado en la ley 100 de 1991.

Gráfico 13. Problemas de Salud de los Asociados.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 2.

⁵⁹ SALAZAR MONTOYA, Op. cit., p.103-104.

⁶⁰ MAX NEEF, Manfred. Op cit, p.32.

Dentro de la cobertura en salud que poseen los conductores, debe tenerse en cuenta los siguientes problemas de índole físico. El estrés es uno de los problemas de salud más frecuente y marcado dentro de esta población (ver gráfica No. 13), al igual que las extensas jornadas laborales a las cuales están expuestos (ver gráfica No.19), sumado a ello, están los diferentes inconvenientes que se presentan en carretera, llámese problemas mecánicos, pinchazos o cualquier accidente, generan comportamientos agresivos en el conductor, quien generalmente exagera la situación problema y por ende su respuesta (50%). Un 20% de los conductores maximiza un problema pequeño y lo convierte en una calamidad mayor dejándose llevar por sus deseos y necesidades en vez de por las normas establecidas, afectando su estado de salud emocional y mental. Por otro lado, se encuentra al conductor con un 30% que se limita a lo seguro, predecible y estable, trata de evitar situaciones, que lo puedan alterar, tratando de tomar con más prudencia y calma las vicisitudes que se le presenten en el trabajo, ya sea porque son los más experimentados en este negocio o porque son los dueños del vehículo y esto los hace pensar con cabeza fría, o simplemente porque les falta poco para disfrutar de un justo retiro, no viendo la necesidad de perturbarse.

Por quietud e intensidad de la labor de conducción, los problemas de salud son muy frecuentes en este oficio, debido a que las arduas jornadas laborales y el poco descanso que se tiene, hacen que el cuerpo se debilite y vaya adquiriendo diferentes enfermedades, que de no ser tratadas adecuada y oportunamente pueden acarrearles problemas mayores. La obesidad es el principal problema de salud (37%), debido a que, además de la quietud en su oficio, el conductor presenta desordenes alimenticios por ingesta de comidas inadecuada en horas y cantidades, no contar con un balance apropiado conforme los grupos de alimentos, siendo la base de su alimentación los carbohidratos y las grasas en

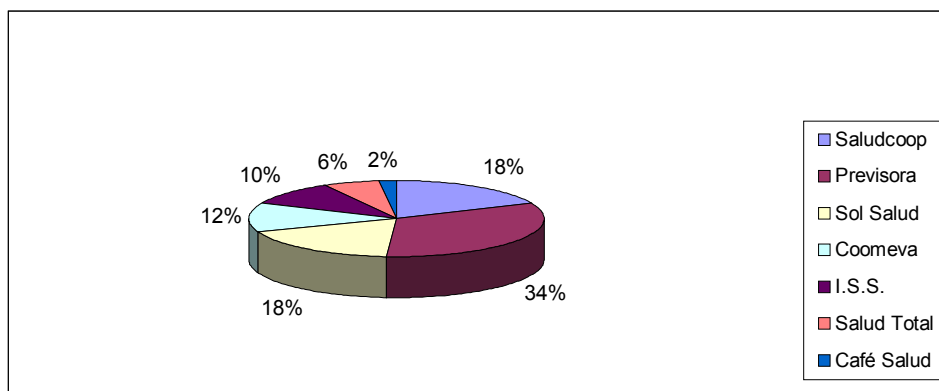
grandes cantidades, lo que es nocivo para aquellos dado el sedentarismo al que los exponen su trabajo.

El 41% presentan los problemas típicos de los conductores asalariados, el cansancio, el estrés y el insomnio. Esto se debe a las extenuantes jornadas laborales, que traen como consecuencia accidentes en carreteras, pues los horarios y los viajes en ocasiones son de 12 a 18 horas continuas, sin descanso.

Un 8% padece diabetes, no tan marcada como los demás problemas de salud, pero es igualmente importante, en consideración a que la dieta alimenticia es a base de harinas y fritos, además se presenta consumo de bebidas alcohólicas, lo que les puede generar inestabilidad en el organismo y conllevar accidentes en la vía. Otro de los problemas que aquejan a los conductores son los problemas musculares (8%), en especial aquellos que han dedicado la mayor parte de su vida a esta actividad laboral; generalmente se ven afectadas las extremidades inferiores -rodillas, piernas y pies-, por el ejercicio repetitivo en la conducción del vehículo. Finalmente, se encuentran los problemas de salud relacionados con la tensión, ligado a dos factores relevantes: el primero el estrés del conductor en su medio laboral, y el segundo, que se convierte en una problemática mayor, es el consumo de alcohol.

Todas estas problemáticas se agravan por el estilo de vida del conductor poco saludable, el no realizar actividad deportiva y recreativa frecuentemente y dedicar su tiempo libre al consumo de alcohol.

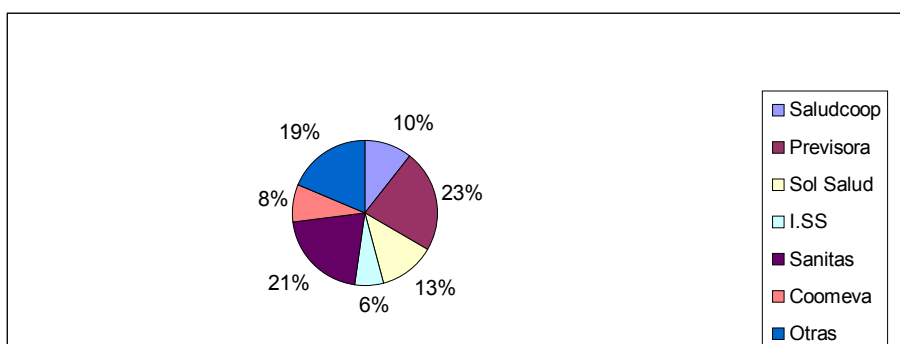
Gráfico 14. Vinculación EPS - Asociados.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 2.

Dados los riesgos de salud mencionados y la normatividad laboral vigente, la población en su totalidad, cumple con lo establecido en la ley 100 de 1991, es decir, brinda al conductor la posibilidad de escoger y afiliarse a la entidad promotora de salud que desee. Los asociados entrevistados se encuentran vinculados a la Previsora de Seguros (34%), Solsalud (18%) Salucoop (18%), Coomeva (12%), Instituto de Seguros Sociales –I.S.S. – (10%), Salud Total (6%) y Café Salud (2%).

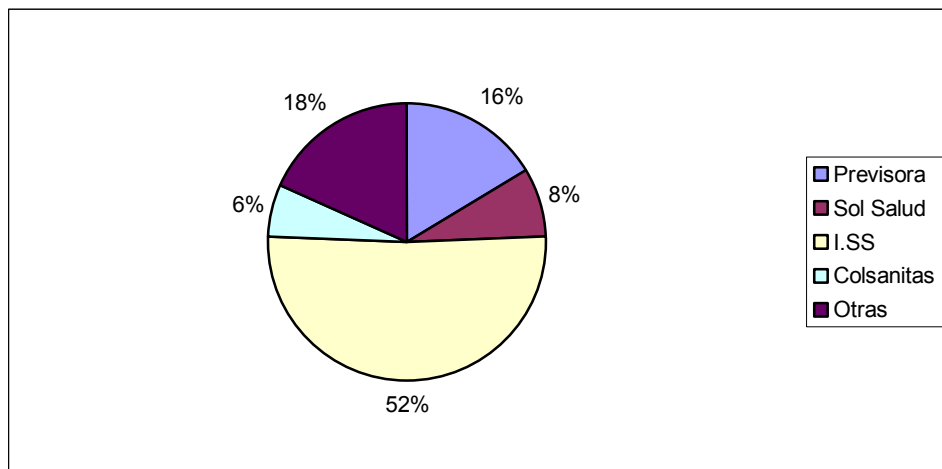
Gráfico 15. Vinculación ARP - Asociados.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 2.

Igualmente, están afiliados a riesgos profesionales, teniendo en cuenta los factores de riesgos a los que están expuestos diariamente. El 23% están vinculados a la Previsora de Seguros, 21% a Colsanitas, 13% a Solsalud, 10% a Saludcoop, 8% a Coomeva, el 6% al ISS y 19% a otras ARP.

Gráfico 16. Entidades Cotización Pensión - Asociados.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCTOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 2.

Todos los asociados están adscritos al régimen de pensiones colombiano a través de diferentes entidades, pues son muchas las personas que pasan largos años de su vida soñando con el momento en que cumplan la edad reglamentaria para la jubilación. Año tras año vienen acariciando el día en que dirán adiós a su trabajo, no más horas irregulares en las labores diarias, dormir todo lo que se quiera; el 52% de la población, un porcentaje significativo, se encuentra en el I.S.S., esta preferencia se debe tal vez a la tradición y los años que tiene el Instituto en el sistema de pensiones en Colombia. Otros asociados están afiliados a Solsalud (8%), la Previsora de Seguros (16%) Colsanitas (6%) y otras administradoras de pensiones (18%).

Por otra parte, 41 asociados entrevistados no cuentan con seguros de vida (84%), situación preocupante, si se tiene en cuenta los riesgos de accidentes en carretera; los conductores aluden que no cuentan con este servicio, dados los altos costos que este representa. En contraste, una minoría (16%) sí posee seguro de vida con el Banco de Occidente, sustentan que lo adquirieron para proteger a sus familias en caso de presentarse un siniestro vial como consecuencia de su actividad laboral, de la que dependen económicamente.

Cabe resaltar que los años de experiencia en el cargo, son un factor vital. Así se encuentra que los de menor experiencia (10 a 15 años, 26.5%) son los más jóvenes; les siguen los de 16 a 20 años (26.5%), de 21 a 25 años (22%), de 26 a 30 años (14%) y de 31 a 35 años (10%). Producto de la experiencia práctica del conductor durante años en el desempeño de este oficio, donde ha tenido contacto directo con los usuarios, otros conductores, propietarios de los automotores y la relación hombre – máquina, les es posible así sea tácitamente establecer las implicaciones que tiene la calidad de la prestación del servicio de transporte. Un mal servicio genera quejas, reclamos y consecuencias laborales para el conductor (pérdida del empleo). Por ello, tal aspecto se encuentra relacionado directamente con las posibilidades de estabilidad laboral y consecuencial bienestar propio y de sus familias, lo que en últimas explicaría el significativo porcentaje de conductores con más de 15 años de desempeño en el ramo.

Desde luego,

el Grupo Secundario en nuestras sociedades lo constituyen principalmente las *organizaciones*,... están construidas deliberadamente para el logro de fines concretos y específicos, y se basan en formas de relación entre sus miembros de tipo limitado y calculado. El ejemplo arquetípico de organización moderna es la empresa, como anteriormente lo fue el ejército o la iglesia. Al hablar de este tipo de organizaciones nos estamos refiriendo de forma implícita a la noción de *organización formal*, estructurada con mayor o menor rigidez para alcanzar objetivos concretos.⁶¹

⁶¹ GARCIA F, Manuel y Otros. Op. Cit. p.136.

La empresa moderna no requiere de personas que trabajen mecánicamente, requiere de seres humanos, capaces de tomar decisiones, de actuar con autonomía y responsabilidad no sólo en lo que toca con su actividad, sino además en lo que le corresponde a su salud y la de su grupo. Lo anterior significa, que el liderazgo a nivel de los administradores, debe enfocarse a su vez en permitir que los trabajadores sean líderes de sus propios procesos de calidad, salud y bienestar.

En este contexto, los conductores perciben la relación entre compañeros como positiva (84%), para el 82% es buena y para un 2% es excelente. “Cuando en una empresa la comunicación es eficaz, se alienta un mejor desempeño y se promueve la satisfacción en el trabajo. Los empleados conocen mejor su trabajo y se sienten comprometidos con él”.⁶² Al contrario, un 16% afirma que su relación es regular; por explicaciones mal formuladas, mensajes mal transmitidos, conversaciones mal encauzadas..., lo que trae como consecuencia: pérdidas económicas, accidentes, esfuerzos desperdiciados, conflictos personales y laborales. Por otra parte, la relación entre jefes y empleados en términos generales la aprecian como buena (92%) y otros (6%) como excelente, consideran que existe un ambiente fraterno, de confianza y agrado. Sólo el 2% expresa que la relación es regular, estando en concordancia con las diferencias históricas que ha habido entre empresarios y conductores⁶³.

Es de mencionar, que casi todas las personas que trabajan (con herramientas, máquinas, equipos), saben que las causas de una buena parte de los accidentes, se presentan por problemas de comunicación como son, entender diferente una

⁶² KEITH DAVIS - JOHB W. NEWSTROM. “Comportamiento humano en el trabajo”. Una reseña de dieciocho estudios que examinó los efectos que la retroalimentación tiene en la realización de tareas por parte de los empleados ofrece evidencia que corrobora lo dicho. En todos los casos el desempeño mejoró entre 6 y 125%. Cuando se utilizaron medidas muy completas, el incremento promedio de la productividad fue de 16%, porcentaje que se tradujo en importantes ahorros para la empresa.

⁶³ SALAZAR MONTOYA, Op. cit., p.103-104.

instrucción, suponer que el otro está pensando lo mismo, expresiones no verbales que pueden ser interpretadas como contraórdenes, entre otros.

Por lo tanto, promover el mejoramiento de la capacidad comunicativa de las personas dentro de las empresas es, además de hacer prevención propiamente dicha, es estimular el buen desempeño y mejorar el clima laboral, en tanto se propende por rescatar la ética de la comunicación humana al darle respeto al otro y dignificar su ser.

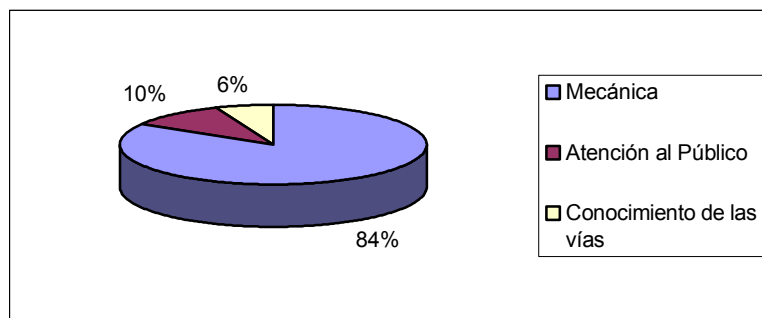
Ahora bien, la percepción que tienen los asociados de sus compañeros de trabajo cuando expresan sus ideas es que son valoradas en el 54% de los casos, perciben a sus compañeros receptivos y amigables ante sus opiniones o comentarios, pues se han generado dinámicas de integración, de solidaridad, de aceptación de intereses comunes, de sentido colectivo, de toma de posición frente a situaciones compartidas. Por el contrario, un 40%, observa que sus conceptos y experiencia no son tenidas en cuenta por las ocupaciones laborales permanentes e intensivas -“normales”- del oficio, sin embargo, consideran que se han fortalecido los lazos de amistad e integración con sus compañeros, entre otros. Por último, un 6% reaccionan con burlas e irrespeto, lo que es considerado “normal” en el gremio del transporte y no afecta los lazos de amistad existentes.

En nuestras sociedades modernas “el instrumento fundamental para el desarrollo de la mayor parte de las funciones sociales y para alcanzar objetivos por parte de los individuos y grupos esta constituido por *organizaciones*”,⁶⁴ la cuales, conforme a sus características le pueden imprimir una mayor fuerza y dinámica en pro de la consecución de unos objetivos que escapan al plano inmediato de lo particular. Por lo tanto, es preciso referirnos a las actividades de integración que ofrece la empresa a los conductores que con un 86% afirma que la empresa les brinda

⁶⁴ GARCIA F, Manuel y Otros. Op cit p.135.

oportunidades de integración a ellos y sus familias por medio de campeonatos deportivos, donde participan conductores y directivos de la empresa, la organización del día de la Virgen del Carmen, patrona de los conductores, donde “nosotros podemos dar fe de eso con el desfile de buses y trompetas que se dan por la ciudad”. También existen actividades de integración para las familias, como es el día de la familia, el día de los niños, entre otras. En contraposición, existe una pequeña proporción de conductores (8%) que dice que la empresa no realiza actividades de integración para los empleados o que las mismas no son interesantes. Por último, el 6% no Informa o no las conoce.

Gráfico 17. Desarrollo de habilidades y conocimientos.



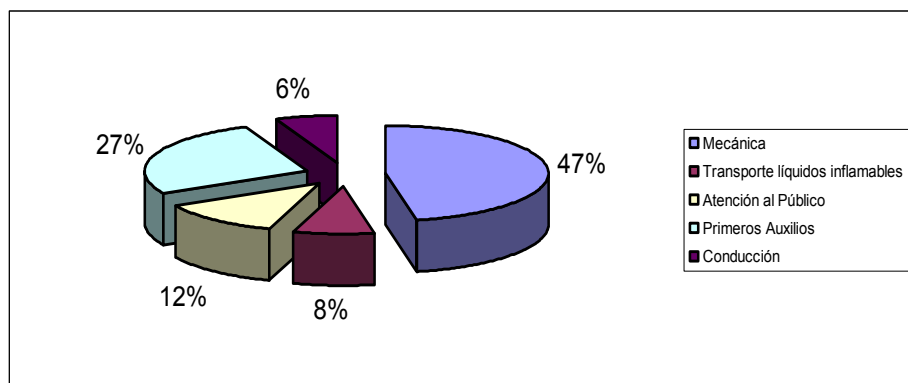
Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 2.

A la par las entidades del transporte, según los conductores y el Representante Legal de Fundeconducol, apoyan al empleado en el desarrollo de habilidades y la adquisición de conocimientos en diferentes temáticas, entre las que están mecánica automotriz y mantenimiento de vehículos (84%), pues están inmersos en el mundo de los automotores, tienen que afrontar y solucionar cualquier daño o deterioro del vehículo en el devenir de su trabajo. Igualmente, reciben capacitación en servicio al cliente (10%), ya que es fundamental la relación del conductor con el pasajero, para establecer una relación cordial y de respeto mutuo. Por último, para un 6% de los conductores es importante el conocimiento

de las vías del territorio nacional, sobretodo en las actuales condiciones climáticas y de orden público.

Adicionalmente, la empresa de transporte se ha preocupado por brindar cursos y capacitaciones a sus empleados por medio de convenios con el SENA; éstos son obligatorios y mínimo tienen que recibir un curso o capacitación al año, por lo que todos los empleados han recibido capacitación en diferentes áreas. Como es evidente y dado el oficio que desempeñan, la mecánica (47%) es el principal adiestramiento que se les proporciona, a fin que de presentarse un problema en carretera con el vehículo, lo puedan solucionar adecuada y oportunamente, evitando accidentes con perdidas humanas y física del automóvil, en tanto reciben ayuda de mecánicos especialistas.

Gráfico 18. Capacitación recibida por conductores.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 2.

La empresa igualmente fomenta la capacitación en primeros auxilios (27%), ya que es prioritario su conocimiento en caso de un accidente automovilístico en carretera; en tal situación se busca que el conductor preste los primeros auxilios a los pasajeros heridos. Pero como no sólo son conductores de pasajeros, si también de carga, la seguridad industrial, es fundamental en este oficio, por lo que

reciben formación en transporte de líquidos inflamables (8%), esto indica el interés de la empresa para que los empleados estén bien informados sobre el material, componente y contenido de la carga transportada y cómo reaccionar ante un incidente en la vía.

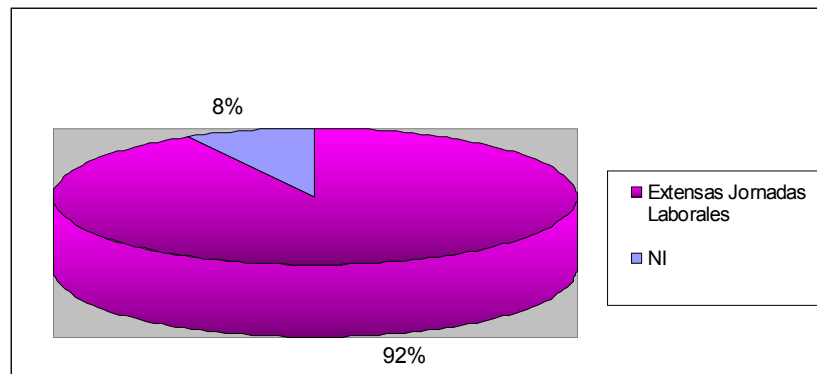
Por otro lado, la atención al público y el trato al cliente es muy importante para la empresa, especial en este sector, por esta razón se ven en la obligación de capacitar a los empleados en servicio al cliente (12%), ya que es la imagen de la institución la que presentan en el territorio nacional. Por último, un 6% de los asociados han recibido instrucción en conducción y normas de tránsito vehicular, pues a pesar de tener un cúmulo importante de experiencia en el manejo de vehículos, en ocasiones desconocen algunas normas, códigos y señales, tal vez por los cambios que se dan con la actualización de la reglamentación vigente. Por último es de mencionar, que los conductores han recibido diversos cursos en el transcurso del año sobre diferente temáticas, que han sido relevantes para su labor.

En la comunicación humana se presenta un fenómeno llamado “el choque de paradigmas”⁶⁵. Si quienes participan en la comunicación no llegan a darse cuenta de que están usando estructuras de razonamiento diferentes, sino que se percatan únicamente de sus dificultades comunicativas, cada parte tiende a percibir dichas dificultades como algo que se origina en la falta de lógica o de inteligencia de las otras partes, o incluso en su mala fe y falta de sinceridad. También es posible que las personas se hagan la ilusión de entenderse sin tener conciencia de su falta de entendimiento recíproco.

⁶⁵ MARUYANA, M., “Paradigms and communication”. Technol. Forecasting Soc. Change, n 6 1.974. p. 3, citado por ARANGO ARCILA, María Elena. Comunicación Efectiva. Procesos de Comunicación para la Salud y el Trabajo. Versión 01 D0070/09-091005/C. División de capacitación SURATEP, 06/1998. p.87

Para la mayoría de las organizaciones es importante y trascendental para su desarrollo el tratar de manejar los conflictos presentes, para llegar a consolidarse como grupo y tener sostenibilidad e insertarse en el mercado laboral local, regional y nacional.

Gráfico 19. Problemas en desarrollo del trabajo de conductor.



Fuente: Formularios No. 01/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Capítulo 2.

Los problemas identificados o informados por parte de los asociados son las extensas jornadas laborales (92%). Los viajes regularmente son prolongados, y aunque cuentan con un compañero que realiza el relevo, no se logra tener el descanso requerido. Muchas veces llegan al Terminal de Transporte, después de manejar alrededor de ocho horas, descansan treinta o cuarenta minutos, y de nuevo inician una ruta que cubre un período de tiempo igual y en ocasiones superior, alcanzando doce horas en promedio. Estas circunstancias agravan los problemas de salud mencionados como son: estrés, cansancio, insomnio, entre otros (ver gráfica No. 13); e incrementan los niveles de accidentalidad en las vías del país, pues las jornadas laborales son demasiado agotadoras, extenuantes y predisponen la ocurrencia de accidentes. Y un 8% no refiere problemas en su labor.

Igualmente, es vital al interior de la organización, la visión institucional, que se juzga en función de la superación de las incapacidades de los grupos para alcanzar realizaciones y satisfacer necesidades –según Max-Neef- de subsistencia, protección, afecto, entendimiento, participación, ocio, creación, identidad y libertad.⁶⁶ Dicha evaluación se valora en función del éxito en la consecución de habilidades y/o conocimientos de los asociados y grupos poblacionales y en la generación de niveles mínimos aceptables de ciertas capacidades básicas que mejoren sus condiciones de vida.

En concordancia con lo anterior, los asociados refieren estar agradecidos con la empresa (56%), porque les ayuda a tener mejores condiciones de vida, les ofrece la oportunidad de laborar y recibir un salario, que les permite tener estabilidad económica y familiar -viven en condiciones dignas-. No obstante, algunos “no querían hablar mal de la empresa” (39%) por lo que no Informaron, argumentando que no pueden ser desagradecidos, ni hablar en detrimento de la empresa que les da la posibilidad de seguir adelante. Un 5% está conforme con lo ofrecido por la empresa, dicen que “hace falta una integración seria entre la empresa y las familias de los conductores”.

5.3 BENEFICIOS QUE OFRECE FUNDECONDUCTOL A LOS ASOCIADOS PARA SU DESARROLLO SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL

En principio básico, un grupo se puede definir diciendo “que lo conforman dos o más personas que se influyen recíprocamente durante un periodo de tiempo apreciable y comparten (o tienden a) objetivos comunes.”⁶⁷ O simplemente como “un numero de personas que interactúan entre sí y que comparten una conciencia

⁶⁶ MAX – NEEF, Op. cit., p.38.

⁶⁷ MERRIL E, Francis. Introducción a la Sociología. Editorial Aguilar. Madrid, 1989. p.50.

de pertenencia o afiliación, basada en expectativas de conducta comunes.⁶⁸ Es decir, el componente esencial del grupo es la interacción social de sus miembros.

Por lo tanto, en nuestras sociedades modernas “el instrumento fundamental para el desarrollo de la mayor parte de las funciones sociales y para alcanzar objetivos por parte de los individuos y grupos esta constituido por *organizaciones*”,⁶⁹ las cuales, conforme a sus características le pueden imprimir una mayor fuerza y dinámica en pro de la consecución de unos objetivos que escapan al plano inmediato de lo particular.

Por esto, la participación e interacción de los asociados a FUNDECONDUCOL es fundamental y de vital importancia, lamentablemente de forma alarmante para la Fundación, el 57% de los asociados encuestados no participan por falta de tiempo y desinformación. Un 37% afirma participar de las asambleas con el interés y el ánimo de conocer, de qué y para qué les sirve estar afiliados a la Fundación. Sólo un pequeño grupo (6%) prefiere no Informar sobre el asunto, pues deja entrever algo de pena, por no haber participado de alguna asamblea.

El 46% de los que no participan o no asisten a la Fundación lo hacen por falta de tiempo dada labor realizada y no por desconocimiento de la información que ofrece la misma. Un grupo significativo (36%) manifiesta que no se les informó, es considerado más un problema de comunicación de la Fundación con sus asociados. Ante esta situación, la organización debe buscar un medio más eficaz y motivador que genere sentido de pertenencia en los asociados frente a la FUNDECONDUCOL.

En la actualidad FUNDECONDUCOL no cuenta con estrategias y mecanismos de participación definidos, se limita a la comunicación telefónica e informal (voz a

⁶⁸ COHEN J, Bruce. Introducción a la Sociología. Editorial Mac Graw Hill. México: 1996. p.61.

⁶⁹ GARCIA F, Op. cit., p.133.

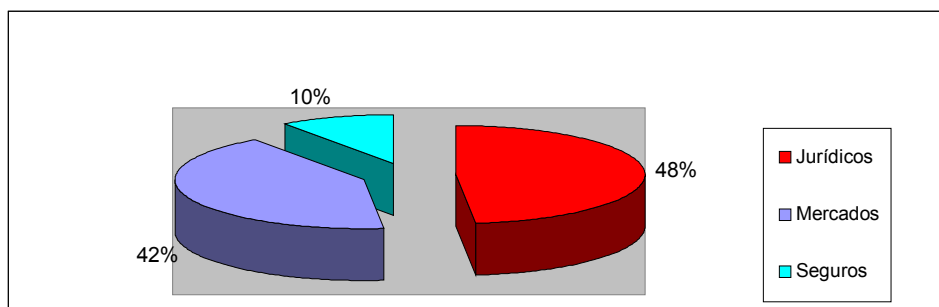
voz). Para una población con las características como las del gremio del transporte, tan dispersa y de difícil convocatoria, se deben diseñar estrategias y mecanismos de participación muy elásticos que permitan la viabilidad del trabajo asociativo.

En relación con la solución de problemas por parte de la Fundación, el 50% de los asociados que participan de la organización, afirman que la fundación ha resuelto algunas de las problemáticas presentes, por medio de los programas que ofrece, sin embargo, falta mejorar los servicios. Algunos asociados participantes (39%) no tienen claro el propósito de la Fundación, por lo que prefirieron no informar. Por último, un 2% de la población afirma que la Fundación no está haciendo nada concreto, para solucionar algunos de los problemas que presenta el gremio.

A pesar de lo anterior, casi en su totalidad (98%) los asociados de FUNDECONDUCOL creen o sienten que la Fundación se preocupa por ellos, situación positiva para la continuidad de la labor institucional. En contraposición un 2%, considera que la Fundación no se preocupa por los problemas de los asociados.

Las necesidades aludidas en las entrevistas a los asociados cuentan con ciertos satisfactores que les permite suplirlas. Al respecto los conductores en un 64% conocen algunos de los servicios y programas que les ofrece la Fundación; un 20%, los desconoce y un 16% no informaron. Evento que debe motivar a FUNDECONDUCOL para seguir trabajando e informar a los asociados todo lo referente a la organización (misión, visión, políticas, beneficios, programas, servicios, entre otros).

Gráfico 20. Programas FUNDECONDUCOL.



Fuente: Formularios No. 01/08 y 02/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

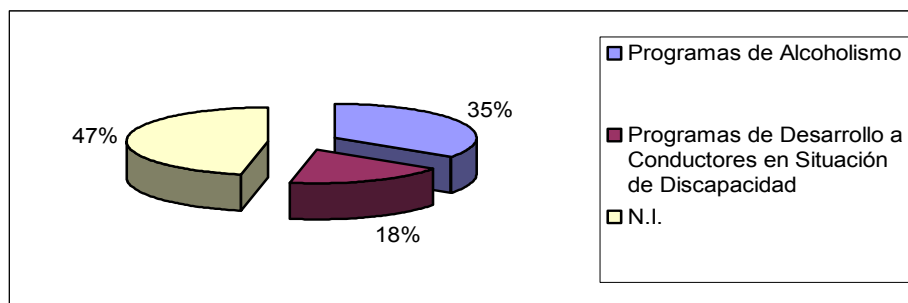
Los conductores que conocen algunos de los servicios de la Fundación, afirman que existe el servicio de asesorías jurídicas (48%), es el servicio que actualmente está bien constituido en FUNDECONDUCOL y es el más utilizado por los socios. Adicionalmente hay otros como el programa de mercados puerta a puerta (42%), considerada una idea innovadora, ya que a la vez que de ser más económico, les evita desplazarse a tempranas horas del día a los centros de suministro para conseguir los alimentos y se le entrega en la puerta de la casa -servicio que esta en proceso de reestructuración por inconvenientes administrativos-; y un 10% que tienen conocimientos de convenios de la Fundación con el programa de seguros apoyado por Seguros la EQUIDAD -paquete de servicios que economiza la adquisición del SOAT-.

Dadas las limitantes identificadas al interior de la Fundación, se ve como prioritario fortalecer los servicios existentes e implementar nuevos, como el apoyo a las cónyuges y/o compañeras para la creación de micro empresas, el fomento de la cultura y la recreación familiar, la tecnificación del recurso humano, y a mediano plazo crear una IPS y una bolsa de empleo inicialmente para el sector del transporte.

Como es sabido, los grupos asociativos deben contar con conocimientos teóricos y prácticos que sirvan para que los servicios prestados sean eficientes y de buena calidad. Igualmente, sus representantes deben tener la capacidad de liderazgo, que les permitirá convertir estas asociaciones no sólo en espacios en los que el diálogo sea el medio que posibilite la superación de conflictos de grupo, sino también de participación y control ciudadano así como fortalecer vínculos sociales, despertar la creatividad y activar valores éticos y comunitarios.

Parte importante en este proceso es el mejoramiento de las condiciones de vida. El 96% de los conductores asociados a FUNDECONDUCOL confían en que la Fundación les ayudará a tener o mejorar su calidad de vida. Esta percepción le permite a la Fundación tener bases para desarrollar un proceso de empoderamiento y construcción hacia el 2012, como lo dice su misión, es decir, que la Fundación este bien constituida y se pueda posicionar a nivel nacional. Se debe recordar que FUNDECONDUCOL es una fundación pionera en Colombia en la agremiación de los conductores. Sólo el 4% son escépticos al respecto y no informan.

Gráfico 21. Opciones para mejorar las Condiciones de Vida - Asociados.



Fuente: Formularios No. 01/08 y 02/08 -aplicados primer semestre de 2008- Caracterización socio-familiar y laboral de los asociados a FUNDECONDUCOL ubicados en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Según el postulado del Desarrollo a Escala Humana de Manfred Max Neef que se constituye a partir del “Protagonismo real de las (mismas) personas, de tal manera que se transforme a la persona-objeto en persona sujeto de desarrollo”; en el caso que nos ocupa se aprecia que los mismos sujetos de la investigación, identifican las problemáticas que más los aquejan, buscando en FUNDECONDUCOL, una opción para mejorar algunas de sus condiciones de vida. La población asociada presenta problemas de alcoholismo (35%), problemática que es sentida más por sus familias, pues el poco tiempo que tiene para compartir con aquellas, lo dedican al consumo de bebidas embriagantes, que pone en riesgo su salud y su trabajo. La discapacidad (18%) es otro factor de prioridad, pues el conductor al prestar el servicio que facilita puede presentar algún problema de invalidez a causa de un accidente laboral; el propósito de este programa es la reubicación laboral. Por último, un 47% no vislumbra opciones de servicios, actividades, programas que pueda ofrecer la Fundación, pues no conocen la naturaleza, los deberes y funciones de ésta.

Tanto los asociados como el representante legal de la fundación coinciden en que hay que trabajar por el desarrollo humano y los problemas de salud que se genera o se desarrollan por el oficio de la conducción en el transporte de carga y pasajeros –para lo cual es necesario el apoyo estatal y empresarial.

6. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN PROFESIONAL CREACIÓN DEL ÁREA DE TRABAJO SOCIAL EN FUNDECONDUCOL⁷⁰

6.1 JUSTIFICACIÓN

En aras de gestar procesos tendientes al mejoramiento de la calidad de vida de los asociados a FUNDECONDUCOL, se ve la necesidad de crear el área de Trabajo Social en la institución. Su objetivo será realizar una intervención social que permita a los individuos reconocerse como actores que, al compartir una situación determinada, tengan la oportunidad de identificarse a partir de intereses, expectativas y demandas comunes y que están en capacidad de traducirlas en formas de actuación colectiva con una cierta autonomía frente a otros actores sociales y políticos.⁷¹ Igualmente, se buscará impactar las condiciones de vida de las personas vinculadas a la Fundación, estableciendo el vínculo entre los recursos y satisfactores y las necesidades y las carencias involucradas en cada intervención. Con esta área, la institución podrá responder a las dificultades de índole psico-social de sus empleados y asociados, al igual que a la competitividad y posicionamiento institucional a nivel local, regional y nacional.

El área estaría a cargo de un profesional en trabajo social o, en su defecto, un estudiante en práctica de último nivel, buscando integrar los objetivos de la organización con los del asociado, que es su razón de ser, a través de procesos

⁷⁰ CALDERÓN SANTAMARÍA, Leonor Alexandra; Descripción de la Creación del cargo de trabajo social en la Empresa Social del Estado Hospital Local de Piedecuesta, Bucaramanga, UIS, Biblioteca central 2008. p.96; y JAIMES PEÑA, Francly Norely; Creación del Departamento de Talento Humano en Creaciones Bordino Ltda. Bucaramanga, UIS, Biblioteca central 2006. p. 87.

⁷¹ GONZÁLEZ R., Esperanza. Manual sobre Participación y Organización para la Gestión Local. Ediciones Foro Nacional por Colombia. Editorial Gente Nueva. Santafé de Bogotá. 1.996. p.17.

dirigidos hacia el desarrollo de habilidades y potencialidades del individuo en pro de un desarrollo laboral y social eficiente.

6.2 OBJETIVOS

6.2.1 Objetivo General. Implementar el área de Trabajo Social para que el profesional a cargo, desarrolle procesos sistémicos que mejoren y aumenten los niveles de calidad en la prestación de los servicios que ofrece FUNDECONDUCOL, mediante la ampliación y el fortalecimiento de los recursos existentes, para contribuir a una óptima gestión, articulando las expectativas y objetivos personales de quienes están afiliados a la Fundación y los propios de la organización.

6.2.2 Objetivos Específicos.

- Consolidar el área de Trabajo Social dentro de la Fundación como pieza clave en el proceso de fortalecimiento institucional.
- Diseñar, implementar y evaluar propuestas de intervención social que se realicen dentro de la Fundación.
- Promover y supervisar programas, proyectos y servicios que contribuyan al desarrollo integral de todas las personas adscritas a la Fundación, directa e indirectamente.

6.3 REFERENCIA TEÓRICA DE LA PROPUESTA

La teoría de Desarrollo a Escala Humana, propone una perspectiva que permita abrir nuevas líneas de acción.

Tal desarrollo se encuentra y sustenta en la satisfacción de las necesidades humanas fundamentales, en la generación de niveles crecientes de autodependencia y en la articulación orgánica de los seres humanos con la naturaleza y la tecnología, de los procesos globales con los comportamientos locales de lo personal con la sociedad, de la planificación con la autonomía y de la Sociedad Civil con el Estado.

Necesidades humanas, autodependencia y articulaciones orgánicas, son los pilares fundamentales que sustentan el desarrollo a Escala Humana. Pero para servir a su propósito sustentador deben a su vez apoyarse sobre una base sólida. Esta base se construye a partir del protagonismo real de las personas, como consecuencia de privilegiar tanto a la diversidad como la autonomía de espacios en que el protagonismo sea realmente posible. Lograr la transformación de la persona-objeto en persona sujeto-de desarrollo.

Por lo tanto, el Desarrollo a Escala Humana apunta hacia una necesaria profundización democrática más directa y participativa, puede contribuir a revertir el rol tradicionalmente semi-paternalista del Estado Latinoamericano, en rol estimulador de soluciones creativas que emanen de abajo hacia arriba y resulten, por tanto más congruentes con las aspiraciones reales de las personas⁷².

Teniendo en cuenta esta teoría, el área de Trabajo Social debe buscar la generación e implementación de procesos orientados al desarrollo humano para la satisfacción de las necesidades de cada uno de los asociados, a la vez que un mejoramiento en la organización gremial, ya sea de manera directa y/o indirecta, generando estrategias para el logro de los objetivos de la Fundación, bajo una constante de mejoramiento continuo, aportando a FUNDECONDUCOL mayor reconocimiento a nivel de la sociedad en general y sentido de pertenencia a nivel de sus empleados y asociados.

6.4 POBLACIÓN SUJETO DE INTERVENCIÓN

Empleados, asociados a FUNDECONDUCOL y sus familias.

6.5 DESCRIPCIÓN DEL CARGO

6.5.1 Propósito Principal del Cargo. Ejecutar labores sociales profesionales en el ámbito personal, familiar, grupal, comunitario y gremial de los asociados, en lo

⁷² MAX – NEEF, Op. cit., p.14-15.

que le compete dentro de los diferentes componentes político, cultural, económico, de seguridad, etc., para integrarlos y potenciarlos en acciones de promoción, prevención, organización, educación, participación, consolidación y proyección en los procesos que el área de Trabajo Social desarrolle dentro de la Fundación.

6.5.2 Funciones Generales del Cargo.

- Estudiar las características sociales, familiares, culturales y económicas de la población asociada, con el propósito de diseñar alternativas que integren a la comunidad y procuren soluciones viables a diversos problemas socio-familiares y laborales.
- Realizar estudios socio-económicos y de caso a los usuarios al momento de la afiliación.
- Coordinar funciones de planeación, ejecución y evaluación de actividades de promoción, prevención, organización, educación y participación de la comunidad para desarrollar programas de salud.
- Orientar a los asociados y sus familias en la utilización adecuada de los servicios y recursos que la Fundación les brinda para garantizar su eficiencia y eficacia.
- Ser un canal de comunicación y gestor de buena relación entre los empleados y la empresa para la cual laboran.
- Coordinar los programas de capacitación para los usuarios internos y externos.

- Convocatoria, organización y participación activa en las reuniones de la Fundación y/o sus asociados.
- Diseño y distribución de material informativo y/o explicativo a la comunidad asociativa.
- Mantener contacto permanente con las diversas entidades relacionadas con el sector del transporte de carga y pasajeros.
- Participar en eventos tales como reuniones, talleres, seminarios, simposios relacionados con sus funciones, en los cuales sea requerida su asistencia y socializar la información y conclusiones allí generadas.

6.5.3 Funciones Específicas Del Cargo De Trabajo Social.

- **Administración De Personal**
 - Manejo y descripción de cargos y perfiles.
 - Evaluación de desempeño.
 - Elaboración de reportes.
 - Control de actividades programadas.
- **Reclutamiento Y Selección De Personal**
 - Supervisión del cumplimiento de los requerimientos de la fundación.
 - Supervisión del cumplimiento de los requisitos y perfiles que debe cumplir el empleado en la Fundación para ocupar un cargo.
- **Capacitación**
 - Planeación y supervisión de cursos y seminarios de capacitación.
 - Elaborar y llevar un registro o seguimiento de los programas de capacitación.
 - Entrenamiento de personal.

- Evaluación de las capacitaciones
- **Servicios**
 - Atención a las necesidades de los asociados, tales como:
 - Obtención de seguros de vida y exequiales, SOAT, riesgos profesionales, salud y pensión.
 - Ahorro programado para vivienda.
 - Programas de rehabilitación para asociados que tengan problemas físicos y de alcoholismo.
 - Carnetización que los acrediten como miembros a FUNDECONDUCOL.
 - Organización de eventos sociales, deportivos, etc., que ayuden a promover la integración entre los asociados y representantes de la organización.
 - Realizar convenios con otras entidades para que presten servicios con mayores y mejores ventajas a los asociados.
 - Recuperar y fortalecer el programa de mercados familiares para los asociados.

6.5.4 Perfil. Para este cargo la persona debe ser capaz de desarrollar fácilmente habilidades en la comunicación y trabajo en equipo; tener la capacidad de realizar tareas que le asignen, estar emocionalmente estable, y ser perseverante. A su vez, se necesita que la persona sea muy dedicada, comprometida y entusiasta con lo que hace, y sobretodo que tenga características para liderar. Adicionalmente, requiere contar con las siguientes cualidades:

- Responsabilidad.
- Seriedad.
- Respeto.
- Iniciativa.
- Honestidad.
- Excelente presentación personal.

6.6. PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DEL ÁREA DE TRABAJO SOCIAL

6.6.1 Exposición. Se presenta el proyecto ante el Representante Legal y socios fundadores para el conocimiento de la propuesta y su posterior aprobación en asamblea general de asociados.

6.6.2 Asignación de espacio físico. Se establecerá el espacio físico en donde funcionará la oficina del área de Trabajo Social, ésta deberá contar con todos los implementos necesarios o mínimos para el adecuado funcionamiento del servicio. Además, requiere el reconocimiento de la Fundación para poder estructurar el plan de trabajo, que se llevará a cabo con directivos y socios.

6.6.3 Promoción. Se diseñarán campañas publicitarias adecuadas que permitan difundir, a nivel interno y externo, información acerca de la implementación y funciones del área de Trabajo Social.

6.7 ASPECTOS INNOVADORES Y EXITOSOS DE LA PROPUESTA

Un aspecto relevante, es que FUNDECONDUCOL es una organización joven, con apenas un año de vida, y desde ya, estará diseñando e implementando una estructuración más funcional y organizada dentro de la Fundación, ya que a partir del área de Trabajo Social se pueden empezar a diseñar diferentes propuestas de intervención con la comunidad de conductores asociados, pues ya se conoce en buena medida la población; qué necesita y para dónde podría ir, lo que le daría seriedad y credibilidad a la Fundación.

6.8 DESAFIOS Y OPORTUNIDADES

Uno de los retos de esta propuesta es asegurar que exista un verdadero seguimiento a todos los programas, proyectos y servicios que se desarrollen en el área de Trabajo Social, buscando que no se den actividades mediáticas y dispersas, como suele ocurrir en algunas instituciones, sino que por el contrario, sean programáticas y perduren tanto en la institución como en la comunidad de asociados a FUNDECONDUCOL, a fin de lograr la consecución de objetivos sistemáticos.

6.9 RECURSOS

- Recursos humanos:
 - Un practicante o profesional de Trabajo Social
 - Personal administrativo de FUNDECONDUCOL
 - Asociados a FUNDECONDUCOL

- Recursos materiales y de logística
 - Oficina y escenarios para eventos
 - Implementos técnicos y tecnológicos de oficina
 - Papelería e insumos de oficina

6.10 PRESUPUESTO

PRESUPUESTO DE GASTOS

PERIODO: ENERO A DICIEMBRE DE 2009

DESCRIPCION	Vr. Mes (\$)	Vr. Año (\$)
Honorarios Profesionales(1)	1.500.000	18.000.000
Útiles, papelería, fotocopias	30.000	360.000
Publicaciones (2)	100.000	1.200.000
DIVERSOS		
Elementos de aseo y cafetería	10.000	120.000
Transporte	60.000	720.000
Arrendamiento	120.000	1.440.000
Imprevistos	172.000	2.064.000
TOTAL	1.992.000	23.904.000

(1) Valor que se cancela al profesional de Trabajo Social –contrato prestación de servicios–.

(2) Se incluye elaboración de plegables, folletos, y rotafolios

PRESUPUESTO DE INVERSIONES

DESCRIPCIÓN	Vr. (\$)
Módulo de oficina	500.000
Silla giratoria	120.000
Aparato Telefónico	50.000
Computador	2.000.000
Dos sillas auxiliares	160.000
TOTAL	2.830.000

7. CONCLUSIONES

- La experiencia adquirida a través de la intervención profesional en FUNDECONDUCOL permitió llevar a la práctica los conocimientos teóricos, además de desarrollar destrezas como: el manejo de grupo, acercamiento y aceptabilidad de la población de conductores, capacidad de análisis, observación, a la vez que se profundizó en las temáticas relacionadas con el área investigativa.
- Se develaron problemáticas concernientes al quehacer del Trabajo Social tales como la poca integración familiar, bajo nivel de escolaridad, la reacción impulsiva y exagerada frente a una situación problema en el trabajo, extensas jornadas laborales, problemas de salud relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas, obesidad, stress, cansancio, diabetes, tensión alta, problemas musculares, bajo nivel autoestima, entre otros, que requieren atención inmediata para mejorar las condiciones de vida de los asociados y sus familias.
- El trabajo profesional con los conductores de la Fundación requiere de disponibilidad y creatividad para que éstos se involucren y participen activamente en el desarrollo de cualquier proceso a ellos dirigido, con miras a generar identidad y empoderamiento en y con la Fundación.
- Es evidente el desgaste físico y psicológico que presentan los conductores vinculados a FUNDECONDUCOL, razón por la cual se requiere la intervención presta y mancomunada entre la empresa -con la que laboran los conductores- y la Fundación.

- La ciudadanía eventualmente rótula al conductor de transporte de carga y pasajeros, y en especial a este último, lo ve como una persona corriente, ordinaria, en ocasiones brusca o grosera, y no se percata del ser humano cansado y estresado que está detrás del volante, que en ocasiones se sacrifica a sí mismo y a su familia.
- En la actualidad FUNDECONDUCOL no cuenta con estrategias y mecanismos de participación definidos, se limita a la comunicación telefónica informal (voz a voz), dadas las características de la población adscrita a la misma, dispersa y de difícil convocatoria.
- Hay un reconocimiento valorativo por parte de los socios fundadores, el representante legal, los asociados y demás miembros de FUNDECONDUCOL hacia el ser y la labor que desempeña el Trabajo Social, pues consideran que podrá implementar alternativas de solución a las problemáticas presentes en el gremio del transporte.

8. RECOMENDACIONES

- Con miras a posicionar a FUNDECONDUCOL en el ámbito regional y nacional, se hace necesario gestar y dar continuidad y acompañamiento permanente a los procesos que involucren el desarrollo humano de sus asociados, de forma programática y prioritaria; en tanto estos procesos puedan ser vivenciados por el gremio, los mismos se extenderá positivamente a la comunidad en general.
- A fin de lograr el desarrollo humano de los asociados, es indispensable crear con prontitud en la Fundación el área de Trabajo Social, la que debe tener el carácter de permanente, como parte estructural de la institución, para desarrollar procesos propios de su competencia.
- En consideración a que no se contó con un espacio físico de trabajo durante la práctica profesional, es indispensable en un futuro, contar con un área física dispuesta con las herramientas mínimas de trabajo, que permita la realización de reuniones, la atención personalizada a los asociados, que permita su apropiación y a la vez genere sentido de pertenencia por parte de los asociados.
- Para que la asociación vincule de manera efectiva a las familias de sus miembros, se requiere diseñar permanentemente estrategias que contribuyan al mejoramiento de las actividades, servicios y programas que ofrece.
- Para impactar las condiciones de vida de las personas vinculadas a la Fundación, estableciendo el vínculo entre los recursos y satisfactores y las

necesidades y las carencias surgidas con ocasión de su oficio, debe existir un equipo interdisciplinario, coordinado por un profesional de Trabajo Social, conformado por profesionales de áreas como psicología, terapia ocupacional, fisioterapia, entre otras.

BIBLIOGRAFIA

ARANGO ARCILA, María Elena. Comunicación Efectiva. Procesos de Comunicación para la Salud y el Trabajo. Versión 01. D0070/09-091005/C. División de capacitación SURATEP, 06/1998.

BRIONES, Guillermo. Metodología de la Investigación Cuantitativa en las Ciencias Sociales. ICFES – ASCUN. Editorial CORCAS Ltda. Santafé de Bogotá: 1997.

CALDERÓN SANTAMARÍA, Leonor Alexandra; Descripción de la Creación del cargo de trabajo social en la Empresa Social del Estado Hospital Local de Piedecuesta: 2008

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, Guía practica de las entidades sin animo de lucro y del sector solidario, Gaitan S, Oscar. Editorial Departamento de Publicaciones Cámara de Comercio. Bogota, 2002

CHIAVENATO, Idalberto. Administración de Recursos Humanos. México: Mc Graw Hill. 1983.

COHEN J, Bruce. Introducción a la Sociología. Editorial Mac Graw Hill. México: 1996.

COLETTI, Mauricio y L. LINARES, Juan. La intervención sistémica en los servicios sociales ante la familia Multiproblemática: la experiencia de ciutat vella. Barcelona: Paidós. 1997.

CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA, Disponible en:
http://www.dafp.gov.co/leyes/D2150_95.HTM.

DECRETO 176 DE 2001, Dado en Bogotá, D. C., a 5 de febrero de 2001. ANDRES PASTRANA Arango, el Ministro de Transporte, Gustavo Adolfo Canal Mora, El presente decreto fue publicado en el Diario Oficial No. 44318 del 5 de febrero de 2001. Año CXXXVI. Disponible en:
<http://calsegen01.alcaldiabogota.gov.co>

Familia Enfoque Estructural. Material de Clase Sociología de la Familia. Docente: Martha Ligia Peña. 2004.

FUNDACIÓN DE CONDUCTORES DE COLOMBIA –FUNDECONDUCTOL–. Estatutos, Bucaramanga. 2007.

GARCIA F, Manuel y Otros. Sociología del Deporte. Segunda Edición. Alianza Editorial. Madrid. 2002.

GIMENO, Adelina. La Familia: el desafío de la diversidad. Barcelona. 1º edición. 1999.

GONZÁLEZ R., Esperanza. Manual sobre Participación y Organización para la Gestión Local. Ediciones Foro Nacional por Colombia. Editorial Gente Nueva. Santafé de Bogotá. 1.996.

HERNÁNDEZ CÓRDOBA, Ángela y ESTUPIÑÁN MOJICA, Jairo. Lineamientos técnico-administrativo-misionales para la inclusión y la atención de familias en los procesos y servicios del ICBF. En: Cátedra de infancia y familia. Disponible en Internet: www.redparalainfancia.com. [En línea] Mayo, 2007.

HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos; BAPTISTA LUCIO, Pilar. Metodología de la Investigación. Mc Graw Hill, México: 1997

JAIMES PEÑA, Francy Norely; Creación del Departamento de Talento Humano en creaciones Bordino Ltda. 2006.

JOHN C, Tuner y Otros. Redescubrir el grupo social. Editorial Morata. Madrid. 1990.

LEY 769 DE 2002, Disponible en: Senado de la República de Colombia, Información legislativa www.secretariasenado.gov.co, Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.© ISSN 1657-6241, "Leyes desde 1992 Vigencia Expresa y Sentencias de Constitucionalidad", 30 de julio de 2008.

MAX NEEF, Manfred. Desarrollo a Escala Humana. Una opción para el Futuro. Medellín: Proyecto 20. 1997.

MERRIL E, Francis. Introducción a la Sociología. Editorial Aguilar. Madrid: 1989.

RESTREPO RAMIREZ, Dalia. Desigualdad de Género. Privilegios y derechos culturales en familias de Caldas. División de Procesos Editoriales, Secretaría General – ICFES. Santafé de Bogotá, Colombia, 1999.

SALAZAR MONTOYA, Jaime. De la Mula al Camión. Editores Tercer Mundo S.A. Santa fe de Bogota: 2000.

TORRES SÁNCHEZ, Carlos Eduardo. Administración y manejo de personal. Documento de soporte académico de Postgrados. Bucaramanga: UIS. 1996.

ANEXOS

ANEXO A. LEY 769 DE 2002

(6 de julio)

Diario Oficial No. 44.932, de 13 de septiembre de 2002

PODER PÚBLICO - RAMA LEGISLATIVA

Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

CAPITULO I. PRINCIPIOS.

ARTÍCULO 1o. AMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

ARTÍCULO 2o. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Año del modelo: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

Aprendiz: Persona que recibe de un instructor, técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Automóvil antiguo: Automotor que haya cumplido 35 años y que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

Automóvil clásico: Automotor que haya cumplido 50 años y que además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

<Jurisprudencia Vigencia>

Barrera para control vehicular: Dispositivo dotado de punzones pinchallantas para uso en retenes y puesto de control de las fuerzas militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camioneta picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Centro de diagnóstico automotor: Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixtos que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

Centro de enseñanza para formación de instructores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Centro integral de atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

Chasis: Conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor.

Chatarrización: Desintegración total de un vehículo automotor.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovia: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cilindrada: Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor.

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

Columna motorizada: Son todos los vehículos autopropulsados o tractados que hacen parte de un mismo grupo de desplazamiento militar, bajo el mando de un comandante que los dirige o coordina.

Combinación de vehículos: Conjunto acoplado de dos (2) o más unidades vehiculares.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Conjunto óptico: Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Equipo de prevención y seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Línea de vehículo: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

Luces de emergencia: Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia.

Luces de estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

Luces exploradoras o antiniebla: Dispositivos de alumbrado especial que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad.

Maquinaria rodante de construcción o minería: Vehículo automotor destinado exclusivamente a obras industriales, incluidas las de minería, construcción y conservación de obras, que por sus características técnicas y físicas no pueden transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Microbús: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

Modelo del vehículo: Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Mototriciclo: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Nivel de emisión de gases contaminantes: Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

Norma de emisión de ruido: Valor máximo permisible de intensidad sonora que puede emitir un vehículo automotor. Es establecido por las autoridades ambientales.

Número de serie: Número de identificación que cada fabricante le asigna a un vehículo.

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Paso a nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Pequeños remolques: Vehículo no motorizado con capacidad hasta de una tonelada, halado por un automotor y dotado de su sistema de luces reflectivas y frenos.

Peso bruto vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Placa: Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada.

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro terrestre automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

Sardinel: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Semirremolques: Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Señales luminosas de peligro: Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.

Separador: Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.

Tipo de carrocería: Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Transformación de vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales,

Unidad tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vehículo agrícola: Vehículo automotor provisto de una configuración especial, destinado exclusivamente a labores agrícolas.

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas

afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

Vehículo de servicio diplomático o consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.

<Jurisprudencia Vigencia>

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.

<Jurisprudencia Vigencia>

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

<Jurisprudencia Vigencia>

CAPITULO II. AUTORIDADES.

ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o. de este artículo.

Los agentes de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO 1o. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3o. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

PARÁGRAFO 4o. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

PARÁGRAFO 5o. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito.

ARTÍCULO 4o. ACREDITACIÓN DE FORMACIÓN-PROGRAMAS DE SEGURIDAD. <Aparte tachado INEXEQUIBLE> Los directores de los organismos de tránsito deberán acreditar formación profesional o experiencia de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o postgrado en la materia.

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.

PARÁGRAFO 2o. Los cuerpos especializados de Policía de tránsito urbano y Policía de Carreteras de la Policía Nacional y los cuerpos especializados de agentes de policía de tránsito dependientes de los organismos de tránsito departamental, metropolitano, distrital y municipal, deberán acreditar formación técnica o tecnológica en la materia.

ARTÍCULO 5o. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

De igual manera el Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días calendario posteriores a la sanción de esta ley, todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor, conforme a lo dispuesto en la Ley 140 de 1994.

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.

ARTÍCULO 6o. ORGANISMOS DE TRÁNSITO. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

PARÁGRAFO 1o. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.

PARÁGRAFO 2o. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

PARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

<Jurisprudencia Vigencia>

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

ARTÍCULO 7o. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

PARÁGRAFO 1o. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

PARÁGRAFO 2o. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

PARÁGRAFO 3o. El Ministerio de Transporte contribuirá al desarrollo y funcionamiento de la Escuela Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial.

PARÁGRAFO 4o. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

CAPITULO III. REGISTROS DE INFORMACIÓN.

ARTÍCULO 8o. REGISTRO UNICO NACIONAL DE TRÁNSITO, RUNT. <Ver Notas de Vigencia> El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.

El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información:

1. Registro Nacional de Automotores.

2. Registro Nacional de Conductores.
3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.
4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito.
5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.
6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.
7. Registro Nacional de Seguros.
8. Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.
9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.
10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de promulgación de este código para poner en funcionamiento el RUNT para lo cual podrá intervenir directamente o por quien reciba la autorización en cualquier organismo de tránsito con el fin de obtener la información correspondiente.

PARÁGRAFO 2o. En todos los organismos de tránsito y transporte existirá una dependencia del RUNT.

PARÁGRAFO 3o. Los concesionarios, si los hay, deberán reconocer, previa valoración, los recursos invertidos en las bases de datos traídos a valor presente, siempre y cuando les sean útiles para operar la concesión.

PARÁGRAFO 4o. Las concesiones establecidas en el presente artículo se deberán otorgar siempre bajo el sistema de licitación pública, sin importar su cuantía.

PARÁGRAFO 5o. La autoridad competente en cada municipio o Distrito deberá implementar una estrategia de actualización de los registros, para lo cual podrá optar entre otros por el sistema de autodeclaración.

El propietario que no efectúe la declaración será sancionado con multa de 2 salarios mínimos legales mensuales, además de la imposibilidad de adelantar trámites en materia de Tránsito y Transporte ante cualquier organismo de tránsito del país.

<Jurisprudencia Vigencia>

Los Organismos de Tránsito diseñarán el formato de autodeclaración con las instrucciones de diligenciamiento pertinentes, que será suministrado al interesado sin costo alguno.

<Notas de Vigencia>

ARTÍCULO 9o. CARACTERÍSTICAS DE LA INFORMACIÓN DE LOS REGISTROS. Toda la información contenida en el RUNT será de carácter público.

<Aparte tachado INEXEQUIBLE> Sus características, el montaje, la operación y actualización de la misma serán determinadas por el Ministerio de Transporte y su sostenibilidad deberá estar garantizada únicamente con el cobro de tarifas que serán fijadas por el Ministerio-para el Ingreso de datos y la expedición de certificados de información.

<Jurisprudencia Vigencia>

El Ministerio de Transporte tendrá un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año contados a partir de la fecha de sanción de esta ley para poner en funcionamiento al público el RUNT.

<Notas de Vigencia>

ARTÍCULO 10. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE LAS MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.

PARÁGRAFO. <Apartes tachados INEXEQUIBLES> En todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT o en aquellas donde la Federación lo considere necesario, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.
<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 11. CARACTERÍSTICAS DE LA INFORMACIÓN DE LOS REGISTROS. Toda la información contenida en el sistema integrado de información SIMIT, será de carácter público.

Las características, el montaje la operación y actualización de la información del sistema, serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios, la cual dispondrá de un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez, por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para poner en funcionamiento el sistema integrado de información SIMIT.

Una vez implementado el sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), la Federación Colombiana de Municipios entregará la información al Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT.
<Jurisprudencia Vigencia>

TITULO II. REGIMEN NACIONAL DE TRANSITO.

CAPITULO I. CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA.

ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.
<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 13. FORMACIÓN INSTRUCTORES EN CONDUCCIÓN. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.
<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

Las Escuelas o Academias de Automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas para continuar capacitando conductores e instructores de conformidad con las categorías autorizadas y tendrán un plazo de doce meses para ajustarse a la nueva reglamentación.

PARÁGRAFO 1o. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

PARÁGRAFO 2o. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.

<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística, de acuerdo con lo establecido por la Ley 115 de 1994 y sus decretos reglamentarios, en lo pertinente a educación no formal.

<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público.

El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes.

<Jurisprudencia Vigencia>

CAPITULO II. LICENCIA DE CONDUCCIÓN.

ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.

Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: nombre completo del conductor, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección; fecha de expedición y organismo que la expidió.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción que no cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto.

Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigentes sobre la materia.

En caso que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro "o en su área metropolitana".

<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 18. FACULTAD DEL TITULAR. La licencia de conducción habilitará a su titular para manejar vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca el reglamento.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte, reglamentará el Examen Nacional de Aptitud y Conocimientos Específicos de Conducción, que será obligatorio presentar y aprobar por todo aspirante para la expedición de la Licencia de Conducción por primera vez o por refrendación. La vigencia de este examen será de cinco (5) años, pasados los cuales se deberá presentar un nuevo examen.

<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente del servicio público:

1. Saber leer y escribir.
2. Tener 16 años cumplidos.
3. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte.
4. Certificado de aptitud física, y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud antes de que entre en funcionamiento el RUNT o ante el RUNT una vez que éste empiece a operar.

Para vehículos de servicio público:

Los mismos requisitos enumerados anteriormente, a excepción de la edad mínima que será de 18 años cumplidos y de los exámenes teórico-prácticos, de aptitud física y mental o los certificados de aptitud de conducción expedidos que estarán referidos a la conducción de vehículo de servicio público.

PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización y/o refrendación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 20. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.

ARTÍCULO 21. LIMITADOS FÍSICOS. Quien padezca una limitación física parcial podrá obtener la licencia de conducción si, además del cumplimiento de los requisitos que en este Código se señalan, demuestra durante el examen indicado en el parágrafo único del artículo 18, que se encuentra habilitado y adiestrado para conducir con dicha limitación.

Cuando se requiera el empleo de instrumentos ortopédicos y el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que previa demostración y constatación le capaciten para el ejercicio de la conducción, bajo su propia responsabilidad, también podrá obtener la licencia para manejar vehículos de servicio público, pero únicamente de servicio individual.
<Jurisprudencia Vigencia>

PARÁGRAFO. Para el caso de limitaciones físicas progresivas, la vigencia de la licencia de conducción será determinada mediante la práctica de un examen médico especial.

ARTÍCULO 22. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Las licencias de conducción para vehículos particulares tendrán una vigencia indefinida.

Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de 3 años, al cabo de los cuales se solicitará su renovación adjuntando un nuevo certificado de aptitud física y mental y el registro de información sobre infracciones de tránsito del período vencido.

PARÁGRAFO. Todos los conductores de servicio público mayores de 65 años deberán renovar su licencia de conducción anualmente, demostrando su aptitud mediante certificación competente e idónea.

ARTÍCULO 23. RENOVACIÓN DE LICENCIAS. La renovación se solicitará ante cualquier organismo de tránsito o entidad pública o privada autorizada para ello, su trámite no podrá durar más de 24 horas una vez aceptada la documentación.

No se renovará la licencia de conducción mientras *subsista una sanción contra su tenencia* o el titular de la misma figure como deudor al pago de infracciones debidamente ejecutoriadas.
<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 24. RECATEGORIZACIÓN. El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante un organismo de tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada, la recategorización de su licencia, para lo cual debe presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo, y su trámite no podrá durar más de 72 horas una vez aceptada la documentación.
<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 25. LICENCIAS EXTRANJERAS. Las licencias de conducción, expedidas en otro país, que se encuentren vigentes y que sean utilizadas por turistas o personas en tránsito en el territorio nacional, serán válidas y admitidas para conducir en Colombia durante la permanencia autorizada a su titular, conforme a las disposiciones internacionales sobre la materia.

ARTÍCULO 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN. La licencia de conducción se suspenderá:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en imposibilidad transitoria física o mental para conducir, soportado en un certificado médico.
2. Por decisión judicial.

3. Por encontrarse en flagrante estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente.
 4. Por reincidir en la violación de la misma norma de tránsito en un período no superior a un año. En este caso la suspensión de la licencia será por seis meses.
 5. Por prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva.
- <Jurisprudencia Vigencia>

La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportado en un certificado médico.
2. Por decisión judicial.
3. Por muerte del titular.
4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente.
5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.

PARÁGRAFO. La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el período de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

La suspensión de la licencia de conducción operará, sin perjuicio de la interposición de recursos en la actuación.

CAPITULO III. VEHÍCULOS.

ARTÍCULO 27. CONDICIONES DE CAMBIO DE SERVICIO. Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.

PARÁGRAFO 1o. <Parágrafo modificado por el artículo 1de la Ley 903 de 2004. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de seis (6) meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y vehículos de carga de dos (2) ejes hasta de cuatro (4) toneladas.

El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de sesenta (60) días, a partir de la promulgación de la presente ley, el cambio de servicio de particular a público, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.
2. Por tratarse de un servicio que es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.
3. En el caso de transporte, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

<Notas de Vigencia>

PARÁGRAFO 2o. El Ministerio de Transporte, definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.

PARÁGRAFO NUEVO. <Parágrafo adicionado por el artículo 1 de la Ley 903 de 2004. El nuevo texto es el siguiente:> En los términos establecidos en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará el cambio de servicio público tipo taxi a servicio particular.

<Notas de Vigencia>

ARTÍCULO 28. CONDICIONES TÉCNICO-MECÁNICA, DE GASES Y DE OPERACIÓN. Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales.

PARÁGRAFO 1o. Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público.

PARÁGRAFO 2o. Los vehículos de servicio público, oficial, escolar, y turístico; de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible que señale un número telefónico donde pueda informarse la manera como se conduce y/o se usa el vehículo correspondiente.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiera el Ministerio de Transporte, el cual contará con un plazo no mayor de 120 días a partir de la sanción de la presente ley para su reglamentación.

ARTÍCULO 29. DIMENSIONES Y PESOS. Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

ARTÍCULO 30. EQUIPOS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD. Ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo.

1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
2. Una cruceta.
3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
4. Un botiquín de primeros auxilios.
5. Un extintor.
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.
7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicata, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
8. Llinta de repuesto.
9. Linterna.

PARÁGRAFO. <Aparte tachado INEXEQUIBLE> Ningún vehículo podrá circular ~~por las vías urbanas~~, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.

<Jurisprudencia Vigencia>

ARTÍCULO 31. SALIDA DE EMERGENCIA. Todo vehículo dedicado al transporte colectivo de pasajeros debe tener como mínimo una salida de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. El Ministerio de Transporte definirá las características técnicas correspondientes.

ARTÍCULO 32. CONDICIONES DE LA CARGA. La carga de un vehículo debe estar debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando esta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Los contenedores deberán llevar dispositivos especiales de sujeción, según lo estipulado por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 33. PERMISO PARA CARGA. El Ministerio de Transporte definirá lo referente a permisos para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, así como las especificaciones de los vehículos que realizan esta clase de transporte.

CAPITULO IV. LICENCIA DE TRÁNSITO.

ARTÍCULO 34. PORTE. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.

ARTÍCULO 35. EXPEDICIÓN. La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:

Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.

Recibo de pago de impuestos.

Certificado de inscripción ante el RUNT.

ARTÍCULO 36. ELABORACIÓN. El formato de la licencia de tránsito será único nacional, y será definido por el Ministerio de Transporte antes de los 60 días posteriores a la sanción de esta ley y en el mismo se incluirá al menos la información determinada en el artículo 38 de este código.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de tránsito, se incluirán un código de barras bidimensional y un holograma de seguridad.

ARTÍCULO 37. REGISTRO INICIAL. El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

PARÁGRAFO. <Parágrafo modificado por el artículo 2 de la Ley 903 de 2004. El nuevo texto es el siguiente:> De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de: ambulancias, buses o busetas, y vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a quince (15) años, a cualquier entidad territorial o entidades públicas nacionales y territoriales. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a noventa (90) días, posteriores a la sanción de esta ley, los criterios y las condiciones técnicas en las que se podrán recibir estos vehículos, para garantizar la seguridad y operatividad, así como las limitaciones para su uso.

En el caso del departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se podrá realizar el registro inicial de vehículos usados ante el organismo de tránsito respectivo, a partir de los modelos 1998 en adelante.

<Notas de Vigencia>

ARTÍCULO 38. CONTENIDO. La licencia de tránsito contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

Características de identificación del vehículo, tales como: marca, línea, modelo, cilindrada, potencia, número de puertas, color, número de serie, número de chasis, número de motor, tipo de motor y de carrocería.

Número máximo de pasajeros o toneladas:

Destinación y clase de servicio:

Nombre del propietario, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección.

Limitaciones a la propiedad.

Número de placa asignada.

Fecha de expedición.

Organismo de tránsito que la expidió.

Número de serie asignada a la licencia.

Número de identificación vehicular (VIN).

PARÁGRAFO. Las nuevas licencias deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigente sobre la materia.

El Ministerio de Transporte determinará las especificaciones y características que deberá tener el Número de Identificación Vehicular VIN.

ARTÍCULO 39. MATRÍCULAS Y TRASLADOS DE CUENTA. Todo vehículo será matriculado ante un organismo de tránsito ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo.

El propietario de un vehículo podrá solicitar el traslado de los documentos de un organismo de tránsito a otro sin costo alguno, y será ante el nuevo organismo de tránsito que el propietario del vehículo pagará en adelante los impuestos del vehículo.

PARÁGRAFO 1o. El domicilio donde el organismo de tránsito ante el cual se encuentren registrados los papeles de un vehículo será el domicilio fiscal del vehículo.

ARTÍCULO 40. CANCELACIÓN. La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación o reexportación, hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente.

En cualquier caso, el organismo de tránsito reportará la novedad al Registro Nacional Automotor mediante decisión debidamente ejecutoriada.

PARÁGRAFO. En caso de destrucción, debe informarse al Ministerio de Transporte de este hecho para proceder a darlo de baja del registro automotor. En ningún caso podrá matricularse un vehículo nuevamente con esta serie y número.

ARTÍCULO 41. VEHÍCULOS EXTRANJEROS. Los vehículos registrados legalmente en otros países, que se encuentren en el territorio nacional, podrán transitar durante el tiempo autorizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, teniendo en cuenta los convenios internacionales y la Ley de fronteras sobre la materia.

El Gobierno Nacional reglamentará el servicio público de transporte en la zona de frontera.

CAPITULO V. SEGUROS Y RESPONSABILIDAD.

ARTÍCULO 42. SEGUROS OBLIGATORIOS. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se registrará por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

CAPITULO VI. PLACAS.

ARTÍCULO 43. DISEÑO Y ELABORACIÓN. Corresponde al Ministerio de Transporte diseñar y establecer las características y ficha técnica de la placa única nacional para los vehículos automotores, asignar sus series, rangos y códigos, y a las autoridades de tránsito competentes o a quien el Ministerio de transporte autorice, su elaboración y entrega. Así mismo, el Ministerio de Transporte reglamentará lo referente a la placa que deberán tener los vehículos que ingresen en el país por programas especiales o por importación temporal.

ARTÍCULO 44. CLASIFICACIÓN. Las placas se clasifican, en razón del servicio del vehículo, así: De servicio oficial, público, particular, diplomático, consular y de misiones especiales.

Las placas de servicio diplomático, consular y de misiones especiales serán suministradas por el Ministerio de Transporte o por la entidad que delegue para tal fin, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

ARTÍCULO 45. UBICACIÓN. Los vehículos automotores llevarán dos (2) placas iguales: una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero.

Los remolques, semirremolques y similares de transporte de carga tendrán una placa conforme a las características que determine el Ministerio de Transporte. Las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

Los vehículos de tracción animal, agrícolas y montacargas, deberán llevar una placa reflectiva en el extremo trasero como identificación.

Ningún vehículo automotor matriculado en Colombia podrá llevar, en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a éstas o que la imiten, ni que correspondan a placas de otros países, so pena de incurrir en la sanción prevista en este Código para quien transite sin placas; estas deben de estar libres de obstáculos que dificulten su plena identificación.

PARÁGRAFO. En caso de hurto o pérdida de la placa, se expedirá el duplicado con el mismo número.

ANEXO B. DECRETO NÚMERO 176 DE 2001



MINISTERIO DE TRANSPORTE

“Por el cual se establecen las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el régimen de sanciones y se dictan otras disposiciones”.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el numeral 11 del Artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

DECRETA:

TÍTULO I

PARTE GENERAL

CAPÍTULO I

Objeto

Artículo 1o. Objeto. El presente decreto tiene por objeto establecer las obligaciones de las empresas de transporte público terrestre automotor y fijar el régimen de sanciones aplicable a cada modalidad de servicio.

CAPÍTULO II

Empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros

Artículo 2o. Obligaciones. Son obligaciones generales de las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros, las siguientes:

1. Informar a la Autoridad de Transporte Competente los cambios de sede de domicilio principal y oficinas.

2. Suministrar a la autoridad competente durante los cuatro (4) primeros meses de cada año la siguiente documentación e información:
Formulario de actualización de información, diseñado por el Ministerio de Transporte.
Certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal donde conste la existencia de las declaraciones de renta, los estados financieros con sus respectivas notas y anexos y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido.
Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.
3. Velar por que sus vehículos lleven los distintivos, número de orden y razón social de la empresa.
4. Mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.
5. Vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social y remitir semestralmente esta información a la Superintendencia de Salud o a la entidad que haga sus veces.
6. Desarrollar el programa de medicina preventiva para los conductores de los equipos.
7. Gestionar, obtener y suministrar oportunamente las tarjetas de operación.
8. Desarrollar programas de capacitación a través del Sena o de las entidades especializadas a todos los operadores de los equipos, con el fin de garantizar la eficiencia y profesionalización de los operarios.
9. Vigilar que los vehículos cuenten con las condiciones de seguridad y comodidad reglamentados por el Ministerio de Transporte.
10. Mantener en operación la capacidad transportadora mínima fijada por la Autoridad de Transporte Competente, cuando la modalidad de servicio esté sujeta a rutas y horarios.
11. Desarrollar el programa de reposición, en el que se contemplen condiciones administrativas, técnicas y financieras que permitan el democrático acceso al mismo.
12. Desarrollar el programa de revisión y mantenimiento preventivo de los equipos.
13. Vigilar que los vehículos presten el servicio con la tarjeta de operación vigente.
14. Vigilar y constatar que los conductores de los equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio.
15. Llevar y mantener en sus archivos, una ficha técnica por cada vehículo, que contenga entre otros, su identificación, fecha de revisión, taller responsable, reparaciones efectuadas, reporte, control y seguimiento. Esta ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
16. Entregar al propietario del vehículo la respectiva ficha técnica una vez efectuada la desvinculación.
17. Suministrar la información que le fuere solicitada por la Autoridad de Transporte Competente.
18. Expedir los respectivos paz y salvos sin costo alguno.
19. Mantener vigentes las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual que ampare todos los vehículos vinculados, exigidas en las disposiciones legales.
20. Prestar únicamente el servicio de transporte que tenga legalmente autorizado.
21. Expedir a los propietarios de los vehículos vinculados un extracto en el que se discrimine los rubros y montos por cada concepto.
22. Devolver el original de la tarjeta de operación vencida dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de expedición de la nueva tarjeta.

Artículo 3o. Prohibiciones. Las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros no podrán:

1. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma.
2. Exigir suma alguna por desvinculación o por la expedición de paz y salvos.
3. Retener por obligaciones contractuales los vehículos o los documentos propios de su operación.
4. Desarrollar la actividad transportadora por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida.
5. Ceder bajo cualquier título a otra empresa, los servicios autorizados.

6. Cobrar a los propietarios de los vehículos mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual al realmente facturado por la Compañía de Seguros.
7. Cobrar sumas adicionales a las señaladas por la Autoridad de Transporte competente para gestionar la tarjeta de operación.
8. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a dejar depósitos por concepto de cambio de propietario, cambio de empresa o reposición de equipo.

TITULO II

OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES SEGUN MODALIDAD

CAPITULO I

Servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera

Artículo 4o. Obligaciones. Son obligaciones propias de las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, además de las establecidas en el artículo 2o. del presente decreto las siguientes:

1. Expedir el tiquete de viaje correspondiente estando obligada a ello.
2. Mantener el nivel de servicio autorizado en cada una de las rutas.
3. Efectuar los recaudos relacionados con el Fondo de Reposición e informar mensualmente a la Autoridad de Transporte Competente sobre los valores consignados para este efecto.
4. Despachar los vehículos vinculados desde los sitios y terminales autorizados.
5. Servir las rutas, horarios y/o áreas de Operación otorgados, con las frecuencias y tarifas autorizadas.
6. Implementar el plan de rodamiento para sus vehículos vinculados y reportarlo semestralmente a la Autoridad de Transporte Competente. En caso de modificación antes del plazo previsto, deberá reportar esta información.
7. Despachar vehículos conducidos por personas idóneas.
8. Mantener vigentes las pólizas o garantías para prestar el Servicio Preferencial de Lujo.
9. Las demás que por su naturaleza les exija la Ley y sus reglamentos.

CAPITULO II

Servicio público de transporte terrestre automotor mixto

Artículo 5o. Obligaciones. Son obligaciones de las empresas de transporte público terrestre automotor mixto, además de las establecidas en el artículo 2o. del presente decreto, las siguientes:

1. Cumplir todas las condiciones del servicio registrado.
2. Mantener vigentes las pólizas o garantías exigidas para la prestación de los servicios registrados.
3. Las demás que por su naturaleza les exija la ley y sus reglamentos.

...

CAPITULO VII

Servicio público de transporte terrestre automotor de carga

Artículo 10. Obligaciones. Son obligaciones de la empresa de transporte público terrestre automotor de carga, las siguientes:

1. Reportar a la Autoridad de Transporte Competente los cambios de sede de domicilio principal y oficinas.

2. Suministrar al Ministerio de Transporte durante los cuatro (4) primeros meses de cada año la siguiente documentación e información:
 - Formulario de actualización de información, diseñado por el Ministerio de Transporte.
 - Certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal donde conste la existencia de las declaraciones de renta, los estados financieros con sus respectivas notas y anexos y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido.
 - Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.
- La movilización de carga efectuada en el año inmediatamente anterior, en medio magnético con base en un formato de registro diseñado por el Ministerio de Transporte.
3. Expedir la Remesa Terrestre de Carga cuando esté obligada a ello.
4. Vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social y remitir semestralmente esta información a la Superintendencia de Salud o a la entidad que haga sus veces.
5. Desarrollar programas de capacitación a través del Sena o de las entidades especializadas a todos los operadores de los equipos propios, con el fin de garantizar la eficiencia y profesionalización de los operarios.
6. Verificar que el transporte de mercancías se realice previo cumplimiento de los requisitos de embalaje y rotulado conforme a las exigencias propias de su naturaleza.
7. Expedir Manifiesto de Carga.
8. Desarrollar el programa de mantenimiento preventivo de los equipos propios con los cuales presta el servicio.
9. Verificar que los vehículos cuenten con la tarjeta "Registro Nacional de Transporte de Carga".
10. Mantener vigente la póliza de seguro para la prestación del servicio establecida en el artículo 994 del Código de Comercio o en las normas que lo reglamenten.
11. Verificar el cumplimiento de los requisitos para el transporte de mercancías especiales y/o peligrosas.
12. Despachar carga únicamente en vehículos de servicio público.
13. Las demás que por su naturaleza les exija la ley y sus reglamentos.

Artículo 11. Prohibiciones. Las empresas de transporte público terrestre automotor de carga no podrán:

1. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma.
2. Retener por obligaciones contractuales los vehículos o los documentos propios de su operación.
3. Desarrollar la actividad transportadora por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida.
4. Ceder bajo cualquier título a otra empresa, los servicios autorizados.
5. Trasladar valor alguno del monto de la prima del seguro de que trata el artículo 994 del Código de Comercio y las normas reglamentarias, al propietario del vehículo que efectúa la movilización de la mercancía.

TITULO III SANCIONES

Artículo 12. Las sanciones aplicables a las empresas de transporte público terrestre automotor serán las siguientes:

1. Multa.
2. Suspensión de matrículas, licencias, habilitaciones, registros o permisos de operación, conforme al artículo 47 de la Ley 336 de 1996.
3. Cancelación de matrículas, licencias, habilitaciones, registros o permisos de operación conforme al artículo 48 de la Ley 336 de 1996.
4. Inmovilización o retención de los vehículos conforme al artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

CAPITULO II

Especiales a empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera

Artículo 15. La empresa de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera que incumpla las obligaciones enunciadas en el artículo 4o., será sancionada con una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes, exceptuando el incumplimiento del numeral 5 de dicho artículo, en cuyo caso la sanción será de cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

En caso de verificarse el incumplimiento de la obligación establecida en el numeral 2 del artículo 4o., sin perjuicio de la exigibilidad de la correspondiente garantía, se aplicará la sanción establecida en el presente artículo.

CAPITULO III

Especiales a empresas de transporte terrestre automotor mixto

Artículo 16. La empresa de transporte público terrestre automotor mixto que incumpla las obligaciones señaladas en el artículo 5o. del presente decreto, será sancionada con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

En caso de verificarse el incumplimiento de la obligación establecida en el numeral 1 del artículo 5o., sin perjuicio de la exigibilidad de la correspondiente garantía, se aplicará la sanción establecida en el presente artículo.

...

CAPITULO VIII

Especiales a empresas de transporte público terrestre automotor de carga

Artículo 21. La empresa de transporte público terrestre automotor de carga que incumpla alguna de las obligaciones establecidas en el artículo 10, será sancionada con una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Artículo 22. La empresa de transporte público terrestre automotor de carga que incurra en las prohibiciones establecidas en el artículo 11 del presente decreto, será sancionada con multa equivalente a veinticinco (25) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Artículo 23. De conformidad con el literal e) del artículo 45 de la Ley 336 de 1996, la empresa de transporte de carga, el propietario del vehículo, el generador de la carga que permita, facilite, estimule, propicie o autorice el transporte de cosas con peso superior al autorizado, incurrirá en sanción de multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

CAPITULO IX

Suspensión y cancelación de la habilitación

Artículo 24. Causales. La suspensión y cancelación de Licencias, Registros, Habilitaciones o Permisos de Operación de las empresas de transporte, se efectuará de conformidad con lo previsto en los artículos 47 y 48 de la Ley 336 de 1996.

CAPITULO X

Sanción a servicios no autorizados

Artículo 25. Servicio no autorizado. Para efectos del presente decreto, se entiende por servicio no autorizado el que se presta por un vehículo automotor que sin la debida autorización lo destina a un servicio diferente al permitido en la licencia de tránsito, excepto los que se encuentran autorizados por normas especiales. Su inobservancia acarrea sanción de setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

CAPITULO XI

Procedimiento para las sanciones

Artículo 26. Procedimiento. De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones es el siguiente:

Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la Autoridad Competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no procede recurso alguno, la cual deberá contener:

1. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
2. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.
3. Traslado por un término de diez (10) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en Código Contencioso Administrativo.

El pago de la multa dentro de los tres días siguientes a la imposición del comparendo o dentro del término del traslado, dará derecho a rebajarla en un cincuenta por ciento (50%). En este evento se entenderá que el inculpado acepta la responsabilidad.

TITULO IV

Inmovilización de Vehículos

Artículo 27. Inmovilización. Es la suspensión temporal del tránsito de un vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público, hasta cuando desaparezcan los motivos que dieron lugar a esta o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó.

Medida preventiva. La inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se imponga al propietario, conductor, empresa de transporte, y generador de la carga.

Artículo 28. Procedencia. La inmovilización procederá en los siguientes casos:

1. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente.
2. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o Licencia se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.
3. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.
4. Cuando se compruebe que el vehículo no reúne las condiciones técnico - mecánicas requeridas para su operación, la inmovilización se levantará una vez se subsanen los hechos que dieron origen a la misma.

5. Cuando se trate de un automotor de servicio particular que presta un servicio público no autorizado, la inmovilización se efectuará por un término de cinco (5) días por primera vez, de veinte (20) días por segunda vez y de cuarenta (40) días por tercera vez. Lo anterior sin perjuicio de la sanción establecida en el artículo 25 del presente decreto.
6. Cuando se compruebe que un vehículo de transporte de carga excede los límites permitidos sobre pesos y dimensiones. Sin perjuicio de las sanciones administrativas a que se hagan acreedoras las empresas de Transporte y los generadores de la carga, la inmovilización se mantendrá hasta tanto el exceso de carga sea transbordada.
7. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando, debiendo devolverse una vez que las mercancías se coloquen a disposición de la autoridad competente, a menos que exista orden judicial en contrario.
8. Cuando se detecte que el vehículo es utilizado para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la Autoridad Judicial Competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución. La inmovilización se cumplirá en el sitio que determine la Autoridad Judicial Competente.
9. Por orden de Autoridad Judicial.

Artículo 29. Procedimiento de inmovilización. Para llevar a cabo la inmovilización, la Autoridad Competente que tenga conocimiento de la infracción, ordenará detener la marcha del vehículo y previa amonestación al conductor le impondrá una orden de comparendo.

La inmovilización se llevará a cabo en patios oficiales, talleres o parqueaderos autorizados por las autoridades de tránsito y transporte, bajo la responsabilidad del propietario o conductor del vehículo, para lo cual la autoridad respectiva notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo taller o parqueadero.

Artículo 30. Entrega del vehículo. La inmovilización terminará con la orden de entrega del vehículo al propietario o tenedor legítimo, por parte de la autoridad de tránsito, una vez compruebe que se subsanó la causa que motivó la inmovilización.

Artículo 31. Remisión. En los eventos no previstos en este decreto se aplicarán las disposiciones que sobre esta materia se contemplen en el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 32. Comité de Veeduría para el Transporte Terrestre Automotor de Carga. En las estaciones de pesaje, el control será verificado por un Comité de Veeduría integrado por dos (2) agentes de la Policía Nacional de Carreteras, un delegado por cada uno de los siguientes gremios: Asociación Nacional de Camioneros, ACC, los Generadores de Carga y las Empresas de Transporte, quienes deberán ser designados e informados al Ministerio de Transporte dentro del término de 30 días contados a partir de la fecha de publicación del presente decreto.

TITULO V

Disposiciones Finales

Artículo 33. Los conductores de los vehículos de servicio público de transporte, serán sancionados conforme al régimen previsto en el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 34. Los Comparendos impuestos por infracción a las normas de Tránsito y por violación a las disposiciones de Transporte de las modalidades de servicio Individual en vehículo Taxi, Colectivo y Mixto Metropolitano, Distrital y/o Municipal y Escolar en Vehículos Particulares, deberán ser remitidos por quien los imponga a la Autoridad de Tránsito y Transporte del Orden Metropolitano, Distrital y/o Municipal.

Los comparendos impuestos por violación a las normas de Transporte de las modalidades de servicio de carga, de pasajeros por carretera, especial y Mixto nacional, deberán remitirse a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Los comparendos impuestos a los vehículos de servicio particular por prestar servicio no autorizado, deberán remitirse a la autoridad de tránsito y transporte del lugar donde se encuentre registrado el automotor.

Artículo 35. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Como se puede ver, el marco legal del transporte es tan amplio que muchas veces ni el mismo conductor está al tanto de este, cometiendo infracciones por desconocimiento de las normatividad colombiana. La labor de una fundación de conductores debe ser educativa en este respecto.

**ANEXO C. CARACTERIZACIÓN SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL DE LOS
ASOCIADOS A FUNDECONDUCOL UBICADOS EN EL AREA
METROPOLITANA DE BUCARAMANGA**

FORMULARIO 1/08 – ASOCIADOS

Fecha de aplicación: _____

IDENTIFICACIÓN:

BARRIO _____ ESTRATO _____ CIUDAD _____

EMPRESA ACTUAL: _____ CARGO: _____

TIEMPO EN EL CARGO _____

1. COMPONENTE SOCIO-FAMILIAR

1.1 COMPOSICIÓN FAMILIAR

MIEMBRO DEL HOGAR (PARENTESCO)	SEXO		EDAD	ESTADO CIVIL (S) Soltero (UL) Unión libre (C) Casado (D) Divorciado (SEP) Separado (V) Viudo	GRADO DE ESCOLARIDAD						OCUPACIÓN (E) Empleado (D) Desempleado (Est) Estudiante (H) Hogar (O) Otros*
	M	F			Primaria	Secundaria	Técnico	Universidad	Ninguno	Otros*	

* ¿Cuál(es)? _____

1.2 DINAMICA FAMILIAR

1.2.1. ¿Cómo percibe su relación familiar?

Armónica Conflictiva Distante Inestable NI

1.2.2. ¿Cada cuánto realiza actividades de esparcimiento y/o recreación con su familia?

Constantemente De vez en cuando Casi nunca Nunca

1.2.3. ¿Qué actividad(es) realiza en su tiempo libre? Práctica algún deporte Ve TV

Escucha música Asiste a centros recreativos Se reúne con compañeros

Realiza actividades con amigos Otras ¿Cuáles? _____

1.2.4. ¿Tiene algún proyecto personal y/o familiar?

Si ¿Cuál(es)? _____

No ¿Por qué? _____

1.2.5. ¿Su cónyuge, pareja o compañera permanente tiene capacitación y/o experiencia en alguna actividad productiva o laboral?

Si ¿Cuál(es)? _____

No ¿Por qué? _____

1.2.6. ¿Aproximadamente a cuánto asciende el ingreso mensual de la familia?

\$400.000 – 700.000 \$700.001 – 1.000.000 \$1.000.001 – 1.300.000

\$1.300.001 – 1.600.000 Otro: \$ _____

1.3. TENENCIA

1.3.1. Su vivienda es: Propia Arriendo Invasión Otra ¿Cuál? _____

1.3.2. ¿Cuál es el área total de la vivienda? _____ M²

1.3.3. ¿Cuántos cuartos tiene la vivienda? _____

1.3.4. ¿El vehículo que maneja en la empresa es de su propiedad? Si No

2. COMPONENTE LABORAL

2.1 ¿Resuelve sus necesidades de ingreso inmediatas su vinculación a la empresa de transporte público en la que está trabajando?

Si (totalmente , parcialmente) No No informa

- 2.2. ¿Cómo se siente haciendo este trabajo, teniendo en cuenta su perfil y experiencia laboral?
 Bien Regular Mal NI
- 2.3. ¿Puede participar activamente en su trabajo? Si No ¿Por qué? _____
- 2.5. Las personas que manejan la empresa de transporte público le preguntan ¿qué cosas necesita? Si No No informa
- 2.6. Usted presenta y/o ha presentado algún(os) de los problemas de salud relacionados a continuación: Obesidad Tensión alta Insomnio Stress Cansancio
 Problemas respiratorios Problemas digestivos Otro(s) Cuál(es) _____
- 2.7. ¿Posee EPS? Sí ¿Cuál? _____ No ¿Por qué? _____
- 2.8. ¿Posee ARP? Sí ¿Cuál? _____ No ¿Por qué? _____
- 2.9. ¿Cotiza pensión? Sí ¿Cuál? _____ No ¿Por qué? _____
- 2.10. ¿Posee seguro de vida? Sí ¿Cuál? _____ No ¿Por qué? _____
- 2.11. ¿Cómo es la relación con sus compañeros de empresa?
 Excelente Buena Regular Mala NI
- 2.12. ¿Cómo es la relación con los jefes o administradores de la empresa?
 Excelente Buena Regular Mala NI
- 2.13. ¿Se han realizado en la empresa actividades de integración? Si No No informa
- 2.14. ¿Cuál es su reacción ante una situación problemática en su trabajo? Es prudente
 Exagera la situación y su respuesta Se deja llevar por sus deseos y necesidades en vez de por las normas establecidas Se limitan a lo seguro, predecible y estable para evitar estas situaciones Otra ¿Cuál? _____
- 2.15. ¿Cómo percibe a sus compañeros de trabajo cuando expresa sus opiniones y/o apreciaciones? Son receptivos a sus comentarios Percibe irrespeto Su experiencia no es valorada Otros ¿cuál? _____
- 2.16. ¿Desarrolla habilidades y conocimientos a partir del trabajo que realiza?
 Si ¿Cuál(es)? _____ No No informa
- 2.17. ¿Ha recibido cursos de capacitación durante el tiempo de vinculación a la empresa de transporte público?

Sí ¿Cuál(es)? _____ No (pase a 2.18) No informa

2.18. ¿Considera usted que la capacitación que recibe es adecuada? Sí No No informa

2.19. ¿Qué tipo de problemas se le han presentado en el desarrollo de su trabajo? Extensas jornadas laborales Dificultades con los compañeros de trabajo Dificultades con su(s) jefe(s) Dificultades para realizar su trabajo Falta de apoyo técnico por parte de la empresa Los elementos de trabajo son insuficientes No informa Otros ¿cuáles? _____

2.20. ¿Usted considera que la empresa de transporte le ayuda a tener mejores condiciones de vida?

Sí ¿por qué? _____

No ¿por qué? _____

No Informa

3. RELACIÓN ASOCIADOS - FUNDECONDUCOL

3.1. ¿Usted ha participado en alguna asamblea de FUNDECONDUCOL?

Sí ¿Por qué? _____

No ¿Por qué? _____

No Informa (Pase a 3.5)

3.2. ¿Esa asamblea fue útil para algo?

Sí ¿Por qué? _____

No ¿Por qué? _____

No Informa

3.3. ¿Se han solucionado los problemas presentados?

Todos Algunos Ninguno No informa

3.4. ¿Usted cree que la Fundación se preocupa por los problemas de los asociados?

Sí No No Informa

3.5. ¿Usted conoce los programas y/o servicios que ofrece la Fundación?

Sí ¿Cuáles? _____

No ¿Por qué? _____

No Informa

3.6. ¿Usted cree que la labor que desarrolla la Fundación es la mejor forma que puede utilizarse para ayudarle a tener mejores condiciones de vida? Sí No No Informa

3.7. ¿De qué otra manera le puede colaborar la empresa de transporte público y/o FUNDECONDUCOL para que usted tenga mejores condiciones de vida (servicios, actividades, programas, etc.)?

**ANEXO D. CARACTERIZACIÓN SOCIO-FAMILIAR Y LABORAL DE LOS
ASOCIADOS A FUNDECONDUCTOL UBICADOS EN EL AREA
METROPOLITANA DE BUCARAMANGA**

FORMULARIO 2/08 – REPRESENTANTE LEGAL

Fecha de aplicación: _____

IDENTIFICACIÓN:

FECHA INICIO DE ACTIVIDADES DE LA FUNDACIÓN: _____

TIEMPO EN EL CARGO _____

TIEMPO DEDICADO A LA DIRECCIÓN DE LA FUNDACIÓN:

Tiempo Completo Medio Tiempo Menos de medio tiempo

**1. PARTICIPACIÓN DE LOS ASOCIADOS EN ACTIVIDADES, PROGRAMAS Y/O SERVICIOS
OFRECIDOS POR LA FUNDACIÓN**

1.1. ¿Los asociados participan en las asambleas organizadas por la Fundación?

Sí No ¿Por qué? _____

No Informa

1.2. ¿Tiene la Fundación alguna estrategia para garantizar el ejercicio eficiente de la participación de sus asociados? Si No No informa

1.3. ¿Cuáles estrategias y/o mecanismos emplea para garantizar la participación de los asociados en el trabajo asociativo?

2. OPORTUNIDADES DE LOS ASOCIADOS GENERADAS POR LA FUNDACIÓN

2.1. ¿Existen propuestas y/o programas entre la Fundación y la empresa para la cual prestan sus servicios los asociados, que busquen mejorar sus condiciones de vida?

Si ¿cuáles? _____

No ¿por qué? _____

No informa

2.2. ¿Cuáles problemas de los asociados tienen prioridad en la Fundación -por ser de su competencia directa-?

2.3. ¿Considera que la labor que desarrolla la Fundación ayuda a los asociados a mejorar sus condiciones de vida?

Si ¿cómo? _____

No ¿por qué? _____

No informa

2.4. ¿Cuáles son las principales dificultades, limitantes y/o problemas que tiene la fundación para desarrollar su labor?

3. PROYECCIÓN INSTITUCIONAL

3.1. ¿En qué aspecto(s) se requiere mejorar para consolidar la Fundación?

3.2. ¿La fundación ha hecho gestiones para conseguir nuevos recursos para su funcionamiento y/o fortalecimiento?

Si No No informa

3.3. ¿Cuál es la proyección de FUNDECONDUCOL para los próximos cinco años?

3.4. ¿Cuáles propuestas, programas y/o servicios planea desarrollar la Fundación en los siguientes aspectos?

Económico:

Familiar:

Capacitación:

Salud:

Laboral:

ANEXO E. FICHA - DIARIO DE CAMPO

Fecha	Hora	Lugar
Actividad		
Participantes		
Objetivo		
Metodología		
Reflexiones		

ANEXO F. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Mes / semana	Mayo 2008				Junio 2008				Julio 2008				Agosto 2008			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Actividades																
Ubicación institucional	X	X														
Consulta bibliográfica			X	X												
Diseño de la propuesta de investigación				X	X											
Recolección de datos						X	X									
Análisis de datos							X	X	X							
Elaboración de la propuesta de intervención									X	X						
Socialización de resultados y propuesta de intervención											X					
Elaboración del informe mejorado												X	X	X		
Corrección del informe mejorado														X	X	X